

# Estudo de viabilidade de Zona Azul



# **Estudo de Viabilidade de ZONA AZUL**

Celso Buendia, Luiz Alberto Gonçalves Rebelo, Jaime Elias Khouri,  
José Jarusevicius, Cecilia Tamico Yonezava Hino

**Prefeitura do Município de São Paulo**

*Gilberto Kassab*

**Secretaria Municipal de Transportes**

*Marcelo Cardinale Branco*

**Companhia de Engenharia de Tráfego**

**Presidência**

*Marcelo Cardinale Branco*

**Diretoria de Operações**

*Eduardo Macabelli*

**Diretoria Administrativa e Financeira**

*Luiz Alberto dos Reis*

**Diretoria de Planejamento e Educação de Trânsito**

*Irineu Gnecco Filho*

**Diretoria-Adjunta de Sinalização**

*Valter Luiz Vendramin*

**Diretoria de Representação**

*Adelmo Vanuchi*

**Edição do texto:**

Núcleo da Gestão do Conhecimento e da Documentação  
Técnica - NCT  
- *Heloisa Martins*  
- *Ivete Oddone*

**Edição**

**Gerência de Marketing e Comunicação**

*Rosalina Correa da Silva*

**Departamento de Marketing**

*Rafael Teruki Kanki*

**Boletim Técnico 51**

**EQUIPE TÉCNICA**

**GERENCIA DE ESTACIONAMENTO**

Celso Buendia

**Supervisor:**

Luiz Alberto Gonçalves Rebelo

**Equipe técnica de estudo  
elaboração do Boletim Técnico:**

Celso Buendia

Luiz Alberto Gonçalves Rebelo

Jaime Elias Khouri

José Jarusevicius

Cecília Tamico Yonezava Hino

**Equipe de Apoio Técnico:**

Luiz Antonio Minetti Sanches

Fábio de Souza Brito

Carla Pereira da Silva

Carlos Alberto de O. Siqueira

Sergio Luiz Carlos

Mauro Pinto de Oliveira

Valdeci Pola da Silva

Elizabeth Mariya

Jurandir Batista Marinho

Jair Ferreira Junior

Nilza Higinio

Marta Damasceno Fiorim

Buendia, Celso

Estudo de Viabilidade de Zona Azul / Celso Buendia,  
Luiz Alberto Gonçalves Rebelo, Jaime Elias Khouri, José  
Jarusevicius, Cecilia Tamico Yonezava Hino. – São Paulo:  
Companhia de Engenharia de Tráfego, 2011.  
73 p. – (Boletim Técnico da CET, 51)

1. Zona Azul I. Buendia, Celso II. Rebelo, Luiz Alberto  
Gonçalves III. Khouri, Jaime Elias IV. Jarusevicius, José  
V. Hino, Cecilia Tamico Yonezava VI. Título VII. Série

**Estudo de  
Viabilidade de  
ZONA AZUL**

Celso Buendia, Luiz Alberto Gonçalves Rebelo, Jaime Elias Khouri,  
José Jarusevicius, Cecilia Tamico Yonezava Hino



## Boletim Técnico 51

A coleção Boletins Técnicos, publicada pela CET desde a década de 1970, tem entre seus principais objetivos divulgar estudos e projetos de Engenharia de Tráfego, bem como difundir os trabalhos produzidos pela equipe técnica da CET.

O caráter inédito e o fato de serem experiências de interesse nacional tornaram a publicação uma referência bibliográfica obrigatória e fonte de ideias e subsídios para vários órgãos de gestão de trânsito.



## ÍNDICE

	<b>APRESENTAÇÃO</b>	11
1 -	<b>INTRODUÇÃO</b>	13
2 -	<b>O ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO - ZONA AZUL</b>	15
	2.1 - Conceitos	16
	2.2 - Estacionamentos diferenciados	19
	2.2.1 - Zona Azul DeFis	19
	2.2.2 - Zona Azul Idoso	20
	2.2.3 - Zona Azul Caminhão	22
	2.2.4 - Bolsão de Motos	23
	2.2.5 - Bolsão de Motofrete	24
	2.3 - Cartões Especiais	25
	2.3.1 - Cartão do Estacionamento de Morador	25
	2.3.2 - Cartão Estudante	26
	2.3.3 - Cartão Pacaembú	27
3 -	<b>ESTUDO DE VIABILIDADE</b>	28
	3.1 - Procedimentos para identificar a necessidade de implantar Zona Azul	28
	3.1.1 - Limite da área de influência	28
	3.1.2 - Caracterização das atividades	29
	3.1.3 - Pesquisa de campo	29
	3.2 - Critérios para implantação de Zona Azul	31
	3.3 - Mapeamento e análise dos resultados	32
4 -	<b>PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS</b>	34
	4.1 - Para edifícios consultórios	34
	4.2 - Para áreas complexas	34
	4.3 - Áreas de esporte e lazer (Parque do Ibirapuera)	35
	<b>ANEXOS</b>	37



## APRESENTAÇÃO

Este Boletim Técnico apresenta a metodologia utilizada na CET para identificar a necessidade de implantar Estacionamento Rotativo Pago - Zona Azul.

A Zona Azul foi regulamentada através do Decreto Municipal nº 11.661 de 30 de dezembro de 1974 e teve seu início de operação em janeiro de 1975, com as primeiras vagas de estacionamento rotativo implantadas na área central da cidade. O sistema foi primeiramente gerenciado pela Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, tendo sido transferido para a CET na década de 1980. O estacionamento rotativo pago, apesar de críticas iniciais, foi aceito e é bem avaliado pela população porque, de fato, amplia a oferta de meio-fio disponível para estacionamento de curta duração em áreas de concentração de comércio e serviços. Neste Boletim Técnico o objetivo é divulgar os procedimentos e critérios adotados pela CET para implantar áreas de Zona Azul, a fim de auxiliar técnicos e projetistas envolvidos em gerenciamento do trânsito urbano.

Nos capítulos seguintes são apresentados o conceito desse sistema de estacionamento, o cartão e a sinalização regulamentadora criados e os procedimentos para estudo de viabilidade de implantação.

Ressalte-se que o sistema formulado há anos foi a origem de um conjunto de regulamentações de estacionamento para diferentes públicos - estudantes, idosos, deficientes físicos, veículos de cargas – e diferentes períodos de rotatividade, adaptando o conceito inicial às necessidades surgidas com o crescimento da cidade.



## 1- INTRODUÇÃO

Assegurar aos usuários dos veículos condições de estacionar na via pública e, ao mesmo tempo, garantir a livre circulação de pessoas e mercadorias, são objetivos do órgão responsável pelo gerenciamento do trânsito da cidade de São Paulo.

As áreas comerciais e de serviços dos grandes centros urbanos se caracterizam pela alta concentração de atividades de naturezas distintas, sendo pólos atrativos de viagens, ocasionando muitas vezes problemas de circulação, parada e estacionamento de veículos, decorrentes da procura de vagas para estacionar na via pública.

Em São Paulo, 45% das viagens motorizadas são realizadas por transporte individual (fonte: Pesquisa Origem e Destino 2007), dadas as facilidades que o automóvel proporciona como, por exemplo, o conforto de estacionar nas proximidades do destino da viagem. E como o crescimento da frota de automóveis é uma tendência dominante, os conflitos de circulação devido à disputa do espaço viário pelo estacionamento tendem a aumentar. Outros fatores também indicam isto:

- ♦ O desenvolvimento constante da cidade cria novos centros de comércio e serviços, muitas vezes reaproveitando imóveis residenciais, com o aumento significativo das densidades nas quadras, atraindo maior número de usuários, sem oferecer mais vagas;
- ♦ A demanda por estacionamento tem sido ao longo dos anos maior do que a oferta.

O estacionamento rotativo pago foi uma solução para ampliar a oferta de vagas na via pública, adotada formalmente em São Paulo em 1974 e implantada em 1975 na área central da cidade, sendo ampliado em seguida para várias regiões como Brooklin, Moema e Santana. A demanda por estacionamentos em áreas comerciais sempre foi um problema, tornando-se ainda mais aguda na medida em que se amplia o uso do automóvel na cidade. Hoje, apesar de serem ofertadas 36.162 vagas de Zona Azul em várias áreas da cidade (dados dezembro 2011), verifica-se que em algumas regiões elas ainda são insuficientes, necessitando serem ampliadas para quadras contíguas às de Zona Azul existentes, bem como para novas áreas.

Tendo em vista o déficit de vagas na via e a crescente demanda por estacionamentos, a Prefeitura de São Paulo vem estudando alternativas para a ampliação da oferta de vagas de estacionamento fora da via pública, discutindo questões como garagens subterrâneas ou verticais e uma política de requalificação do estacionamento na cidade. Essas alternativas, porém envolvem arranjos jurídicos, projetos de edificações e construção de estruturas que demandam alguns anos para se realizarem. Assim, a oferta de vagas na via se mantém como importante alternativa no curto prazo, e deverá permanecer válida mesmo no médio prazo.

Portanto, a CET continua a se dedicar ao planejamento e estudo de novas tecnologias e aperfeiçoamento da gestão do sistema de estacionamento rotativo pago em busca de maior eficiência no controle e fiscalização.

Apresentam-se nos capítulos seguintes as condições específicas que uma região ou uma quadra de uma via devem ter para ser possível a implantação do estacionamento rotativo pago - Zona Azul. Ao final, está disponível um conjunto de informações e procedimentos para orientar os projetistas na implantação de estacionamento rotativo pago.

## 2 – O ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO - ZONA AZUL

A multiplicidade das atividades de uma área urbana é responsável pelos deslocamentos de veículos na malha viária. Os motivos de viagem mais significativos são aqueles relacionados ao trabalho, às compras, à prestação de serviços e ao lazer.

O tipo de atividade, comercial ou de serviços e a sua natureza, definem a característica de uso do solo da quadra e o tipo da demanda por estacionamento, a dimensão da vaga e o tempo de permanência nas vias da região, podendo ser de curta, média, ou longa duração. Desta maneira, é importante o reconhecimento pontual das características de cada tipo de atividade responsável pela demanda de estacionamento.

Enquanto os deslocamentos devido ao motivo trabalho são caracterizados pela regularidade do horário de chegada, periodicidade e por longo tempo de permanência do veículo estacionado, aqueles realizados por motivo compras, prestação de serviços, educação e lazer apresentam como peculiaridades a aleatoriedade das chegadas e saídas e o curto/médio tempo de permanência.

Apesar das diferentes características das demandas de estacionamento, é certo que em qualquer caso os veículos necessitarão de uma área na via pública, ou fora dela, para a sua permanência. A ocorrência de interferências negativas à fluidez do tráfego devido ao elevado número de manobras de veículos na tentativa de estacionar e a circulação lenta devido à procura de vagas, indicam que existe carência de vagas para a acomodação dos veículos que demandam aquela região.

A ausência de medidas que compatibilizem os mais variados interesses dos usuários das vias é responsável pela ocorrência de inúmeras infrações de trânsito, sendo as mais comuns:

- ♦ Estacionar sobre faixa de pedestre;
- ♦ Estacionar em frente à guia rebaixada, ponto de ônibus;
- ♦ Parada e/ou estacionamento em fila dupla;
- ♦ Parada e/ou estacionamento sobre a calçada;
- ♦ Parada e/ou estacionamento irregular em locais com estacionamento regulamentado;
- ♦ Parada e/ou estacionamento em local proibido;
- ♦ Carga e descarga de mercadorias em local proibido.

Para resolver essas questões existem os vários tipos de estacionamento rotativo pago, tipo Zona Azul, que podem ser adotados para oferecer facilidades aos motoristas e possibilitar um estacionamento adequado às características do local e a um maior número de usuários, de acordo com a especificidade do uso do solo.

## 2.1- Conceitos

O objetivo principal do estacionamento rotativo pago é de promover um maior aproveitamento do uso das vagas junto ao meio fio através da rotatividade possibilitada pelo uso do cartão de Zona Azul. No cartão devem ser assinalados a placa do veículo, o dia, mês, hora inicial do estacionamento.

O número de 5.000 vagas ofertadas em julho de 1974 foi ampliado para 36.162 vagas, em dezembro de 2011, sendo:

- ♦ 32.442 vagas para veículos convencionais;
- ♦ 1.151 vagas para veículos caminhão, caminhonete e veículo misto (carga e descarga);
- ♦ 782 vagas para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida (defis);
- ♦ 1.787 vagas para idosos.

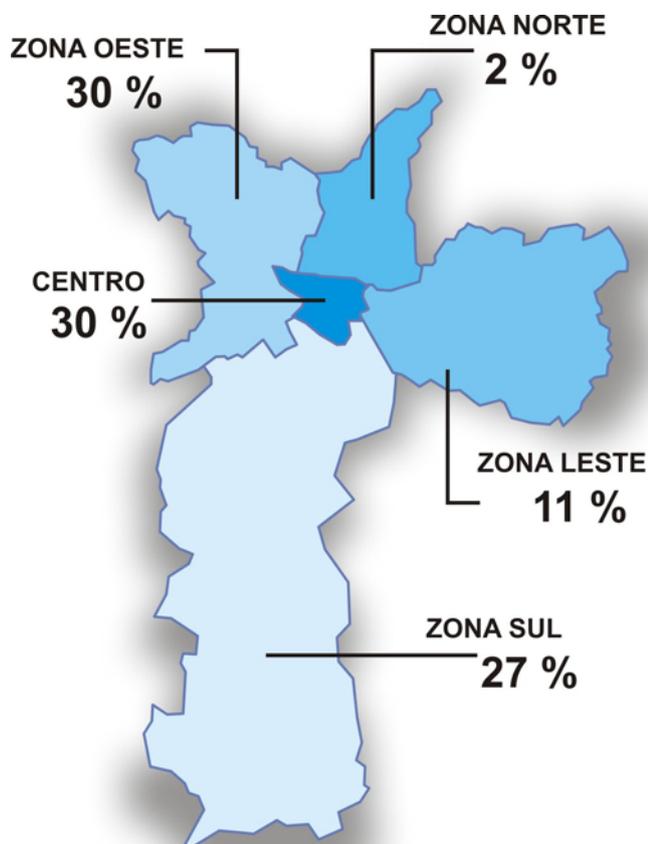
A distribuição das vagas de Zona Azul na cidade atualmente, por si já reflete os diferentes graus de concentração das atividades comerciais e de serviços:

O município de São Paulo também dispõe de:

- ♦ 8.499 vagas não remuneradas para motos, distribuídos em 520 bolsões de estacionamento em áreas de zona azul;
- ♦ 32 vagas não remuneradas para motofrete, distribuídos em 02 bolsões de estacionamento em áreas de zona azul, destinados ao estacionamento exclusivo de transporte remunerado de pequenas cargas por meio de motocicletas, denominado motofrete (placa de aluguel).

O tempo máximo de permanência, o horário e dias da semana em que é válida a regulamentação do estacionamento rotativo pago ofertado estão diretamente vinculados às atividades desenvolvidas no local.

A operação do sistema foi se adequando às características do funcionamento do comércio, serviços e lazer existentes, e sua característica básica é a obrigatoriedade do uso do Cartão Zona Azul, colocado de forma visível no painel do veículo, para possibilitar a verificação pelo agente de trânsito, que percorre diariamente todos os locais.



## O CARTÃO E INSTRUÇÕES DE USO

Mantenha sobre o painel do veículo com este lado para cima  
Válido somente na cidade de São Paulo.

**CARTÃO ZONA AZUL**

AX 000,951 0.009,501 R\$3,00

CET 0014501 R\$300

**PLACA**

**DIA**

01	02	03	04	05	06	07	08
09	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	

**MÊS**

JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN
JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ

**HORA**

06	07	08	09	10	11
12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23

**MINUTOS**

00	05	10	15	20	25
30	35	40	45	50	55

 **DÊ PREFERÊNCIA À VIDA.**  
RESPEITE O PEDESTRE.

**CARTÃO AZUL**  
Lei regulamentada pelos Decretos nº 11.661 de 30/12/74 e 17.115 de 05/01/81

**I N S T R U Ç Õ E S**

**Atenção à sinalização vertical**

1 - O Cartão Azul permite a permanência de 1 hora na vaga. O período máximo de permanência na mesma vaga é de 2 horas, sendo obrigatória a retirada do veículo ao término deste período, exceto nos locais onde a sinalização vertical estabelecer períodos de permanência diferenciados. Nas placas de regulamentação da Zona Azul estão indicados horários, dias de funcionamento, condições para o estacionamento e período de permanência na vaga.

2 - Preencher o cartão somente com caneta esferográfica, informando a placa do veículo e todo o campo do dia, mês, hora e minutos de sua chegada.

3 - Coloque o cartão sobre o painel do veículo com a frente voltada para cima, permitindo sua leitura, sendo proibido portar o cartão por fora do próprio veículo.

4 - Considerar-se-á estacionado irregularmente o veículo que:

- a - permanecer estacionado sem portar o cartão azul ou se o mesmo estiver rasurado, preenchido de forma incorreta, a lápis ou a caneta hidrográfica.
- b - estacionar em desacordo com as condições regulamentadas pela Sinalização Vertical.

5 - À Prefeitura do Município de São Paulo e à Companhia de Engenharia de Tráfego CET não caberão, em nenhuma hipótese, responsabilidades indenizatórias por acidentes, danos, furtos ou prejuízos que os veículos ou seus proprietários possam vir a sofrer nos locais delimitados pelo Sistema Zona Azul.

Seja um revendedor oficial do  
**CARTÃO ZONA AZUL**  
Informações - fone: 3120-4415 - R. 2100

**CET** Companhia de Engenharia de Tráfego

O cartão azul permite a permanência de 1 hora na maioria das vagas. O período máximo de permanência na mesma vaga é de 2 horas, sendo obrigatória a retirada do veículo ao término deste período, exceto nos locais onde a sinalização vertical estabelecer períodos de permanência diferenciados.

O horário convencional estabelecido para utilização da Zona Azul ocorre entre 07h e 19h, de 2ª a 6ª feira, e das 07h às 13h aos sábados, existindo diferenças de horários e períodos de permanência em alguns locais específicos, de acordo com avaliações técnicas das condições do tráfego e das atividades locais.

Nas placas de regulamentação da Zona Azul estão indicados horários, dias de funcionamento e condições para o estacionamento.



Em alguns locais as placas de regulamentação são acompanhadas por “placa do revendedor” que indicam os endereços de revendedores mais próximos ao local do veículo estacionado.

Exemplos de Zona Azul que apresentam dias, horários e tempo de permanência diferenciados:



- Bolsões do Mercado Municipal Central da Cantareira: de 2ª feira a domingo das 07h às 18h.



- Praça Charles Miller: de 2ª a 6ª feira, das 07h às 24h; sábado e domingo e feriados das 09h às 18h, com tempo de permanência diferenciado (3 horas 1 cartão e 6 horas 2 cartões).



- Parque do Ibirapuera: de 2ª a 6ª feira, das 10h às 20h; sábados, domingos e feriados das 08h às 18h. Área externa ao Parque do Ibirapuera: sábados, domingos e feriados das 08h às 18h, com tempo de permanência diferenciado (2 horas 1 cartão e 4 horas 2 cartões).



- Rua Sete de Abril: Zona Azul Caminhão - permanência máxima de 30 minutos, de 2ª a 6ª feira, das 07h às 19h e sábado das 07h às 13h.

As condições diferenciadas de horário de funcionamento e período de permanência são estabelecidas para atender peculiaridades da demanda no local. Assim, no caso do Parque do Ibirapuera, por exemplo, é permitida a permanência máxima na mesma vaga por 4 horas (com o uso de 2 cartões) porque as atividades culturais e de lazer exigem um tempo de permanência maior para o estacionamento dos veículos. Já no caso da Praça Charles Miller, o uso de um cartão de Zona Azul permite a permanência máxima na mesma vaga por 6 horas, de maneira a atender os estudantes das instituições de ensino da região. Na Rua Sete de Abril, em virtude da densidade de estabelecimentos comerciais que gera forte demanda, o período máximo de permanência na mesma vaga é de somente 30 minutos, de maneira a garantir a máxima rotatividade na ocupação do meio fio.

## **2.2 - Estacionamentos diferenciados**

Alem da vaga convencional de Zona Azul, existem ainda outros tipos de vagas exclusivas que permitem o estacionamento de forma diferenciada conforme segue:

### **2.2.1 – Zona Azul para pessoa com deficiência e mobilidade reduzida (DeFis)**

A Constituição Federal, no artigo 227, § 1º, inciso II, estabelece a criação de programas de prevenção e atendimento especializado para portadores de deficiência física e a facilitação de acesso aos bens e serviços coletivos, com eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos.

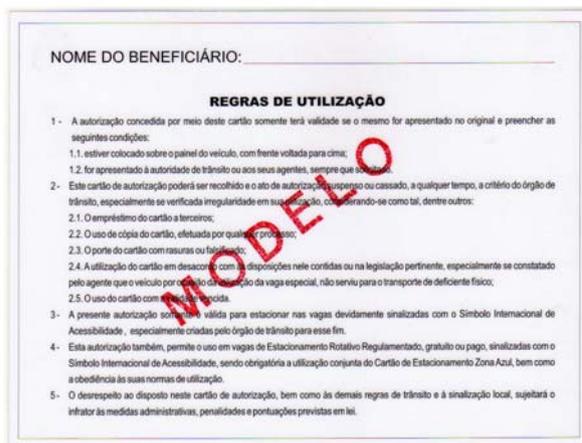
Em cumprimento a esta determinação, o Departamento de Operação do Sistema Viário através da portaria DSV G nº 14/02 publicada no Diário Oficial do Município – DOM, em 14/04/02, Anexo II concede autorização especial, por meio da emissão do Cartão DeFis-DSV, para estacionamento de veículo utilizado por pessoas portadoras de deficiência física, nas vias e logradouros públicos, em vagas especiais devidamente sinalizadas para esse fim com o Símbolo Internacional de Acesso.

A Lei Federal nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000 que estabelece as normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, estabelece no Art. 7º, Capítulo II, a obrigatoriedade de reserva de 2% (dois por cento) das vagas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou espaço público, visando garantir melhor comodidade e facilidade de acesso.

O Conselho Nacional de Trânsito, CONTRAN, em atendimento ao disposto na lei supracitada, definiu e regulamentou através das Resoluções nºs 302 e 304 de 18 de dezembro de 2008, destinadas exclusivamente a veículos que transportes pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção.

Atualmente, o sistema Zona Azul na cidade de São Paulo dispõe de 782 vagas destinadas a deficiente físico (referência dezembro 2011), o que corresponde a 2,4% do total de vagas rotativas para veículos convencionais, sendo obrigatória a utilização conjunta do Cartão Azul e do Cartão DeFis-DSV.

A sinalização específica encontra-se disponível para consulta no Manual de Sinalização Urbana - Regulamentação de Estacionamento e Parada – Deficiente Físico – Critérios de Projeto – CET.



### 2.2.2 – Zona Azul Idoso

O Estatuto do Idoso, instituído pela Lei nº 10.741/03 que regula o direito assegurado às pessoas idosas, determinou em seu art. nº 41 a obrigatoriedade de reserva de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, visando garantir melhor comodidade e facilidades de acesso.

O Conselho Nacional de Trânsito, CONTRAN, em atendimento ao disposto na lei supracitada, definiu e regulamentou através das Resoluções nºs 302 e 303, o estacionamento destinado a idosos na via pública. Regulamentou, ainda que para o uso das vagas sinalizadas, destinadas ao estacionamento, as pessoas idosas devem portar no veículo o cartão IDOSO, bem como atender as exigências de uso nele estabelecidas, definindo o modelo de cartão, com validade em todo território nacional, a ser emitido pelo órgão ou entidade executiva de trânsito municipal do domicílio da pessoa a ser credenciada, e na inexistência destes, pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado.

O Cartão Idoso na cidade de São Paulo foi regulamentado através da Portaria SMT/GAB nº 17/10 de 13 de março de 2010. Atualmente, estão disponíveis no sistema Zona Azul 1787 vagas rotativas para idosos (referência dezembro 2011), o que corresponde a 5,5% das vagas rotativas, sendo obrigatória a utilização conjunta do Cartão Azul e do Cartão Idoso.



NOME DO BENEFICIÁRIO: JOÃO DA SILVA

**REGRAS DE UTILIZAÇÃO**

1. A autorização concedida por meio deste cartão somente terá validade se o mesmo for apresentado no original e preencher as seguintes condições:
  - 1.1. Estiver colocado sobre o painel do veículo, com a frente voltada para cima;
  - 1.2. For apresentado à autoridade de trânsito ou aos seus agentes, sempre que solicitado.
2. Este cartão de autorização poderá ser recolhido e o ato da autorização suspenso ou cassado, a qualquer tempo, a critério do órgão de trânsito, especialmente se verificada irregularidade em sua utilização, considerando-se como tal, dentre outros:
  - 2.1. O empréstimo do cartão a terceiros;
  - 2.2. O uso de cópia do cartão, efetuada por qualquer processo;
  - 2.3. O porte do cartão com rasuras ou falsificado;
  - 2.4. O uso do cartão em desacordo com as disposições nele contidas ou na legislação pertinente, especialmente se constatado pelo agente que o veículo por ocasião da utilização da vaga especial, não serviu para o transporte do idoso;
  - 2.5. O uso do cartão com a validade vencida.
3. A presente autorização somente é válida para estaciona<sup>r</sup> nas vagas devidamente sinalizadas com a legenda "IDOSO".
4. Esta autorização também permite o uso em vagas de Estacionamento Rotativo Regulamentado, gratuito ou pago, sendo obrigatória a utilização do Cartão de Estacionamento Zona Azul, bem como a obediência às suas normas de utilização.
5. O desrespeito ao disposto neste cartão de autorização, bem como às demais regras de trânsito e a sinalização local, sujeitará o infrator as medidas administrativas, penalidades e pontuações previstas em lei.



### 2.2.3 – Zona Azul Caminhão

Em 15 de julho de 1991, através do Decreto nº 29.908 a Zona Azul disponibilizava vagas exclusivas para carga e descarga de mercadorias com a criação da Zona Marrom, proporcionando aos veículos tal operação, com a utilização do cartão marrom cujo valor era superior ao cartão azul.

A partir de julho de 2007 através da Portaria nº 97 SMT.GAB a Zona Marrom passou a ser denominada “Zona Azul Caminhão” destinada somente para caminhões, caminhonetes e veículos mistos, a ser utilizado da seguinte forma:

- ♦ 01 (um) cartão azul, para o período de meia hora;
- ♦ 02 (dois) cartões azul, para o período máximo de 01 (uma) hora na mesma vaga.

A medida visou facilitar a utilização do sistema com a unificação do cartão azul, o qual poderia ser utilizado por qualquer usuário tanto em vagas convencionais como nas vagas de Zona Azul Caminhão, de acordo com o tipo de veículo.

Da mesma forma que a Zona Azul convencional, alguns locais possuem tempo de permanência diferenciado do padrão conforme as características específicas da região, como por exemplo, a Rua Sete de Abril (1 cartão para 15 minutos e 2 cartões para período máximo de meia hora na mesma vaga). Nestes casos diferenciados, é necessário ser expedida portaria específica pela SMT/DSV.

Atualmente são operadas 1151 vagas de Zona Azul Caminhão na cidade (referência dezembro 2011).



## 2.2.4 – Bolsão de Motos

O crescimento do número de motocicletas na cidade de São Paulo e a grande procura pelos espaços de estacionamento na via pública têm gerado disputa entre as motocicletas e os demais veículos nos espaços de Zona Azul. A CET adotou então critérios para locação de bolsões para motocicletas nas áreas que apresentam estacionamento rotativo, com objetivo de organizar a ocupação das vagas, visando garantir maior utilização de espaço de estacionamento, além de reduzir os problemas de segurança principalmente com o estacionamento de motocicletas entre os veículos.

Atualmente 80% das áreas de Zona Azul foram revitalizadas e/ou possuem projetos elaborados e tiveram sua sinalização alterada com a proibição de estacionamento de motos e a criação de bolsões em áreas contíguas. O objetivo da GES (Gerência de Estacionamento) é que em médio prazo 100% das áreas tenham tal caracterização.

Esclarecemos ainda que o estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas deverá ser feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição, conforme art. nº 48 do CTB § 2º.

Atualmente, são operadas 8499 vagas para motocicletas em área de Zona Azul na cidade de São Paulo (referência dezembro 2011).



## 2.2.5 – Bolsão de Motofrete

Buscando aprimorar a ordenação do estacionamento de motos e ao mesmo tempo fomentar o segmento a se regularizar e se profissionalizar, foi publicada a Portaria nº 135-11 SMT- GAB de 26 de novembro de 2011, criando bolsões de estacionamento para motofrete. Como projetos pilotos foram implantados dois bolsões, um na R. Benjamin Constant e outro na Av. Rangel Pestana, ambos na região central da cidade com total de 32 vagas. Os bolsões são destinados ao estacionamento exclusivo de transporte remunerado de pequenas cargas por meio de motocicletas, denominado motofrete (placa de aluguel).

A Gerência de Estacionamento entende que o caminho a ser percorrido para que as vagas ocupadas por motocicletas sejam remuneradas, é o da tecnologia largamente disponível no mercado, podendo inclusive diferenciar preço e gratuidade em bolsão de moto comum e bolsão de motofrete.

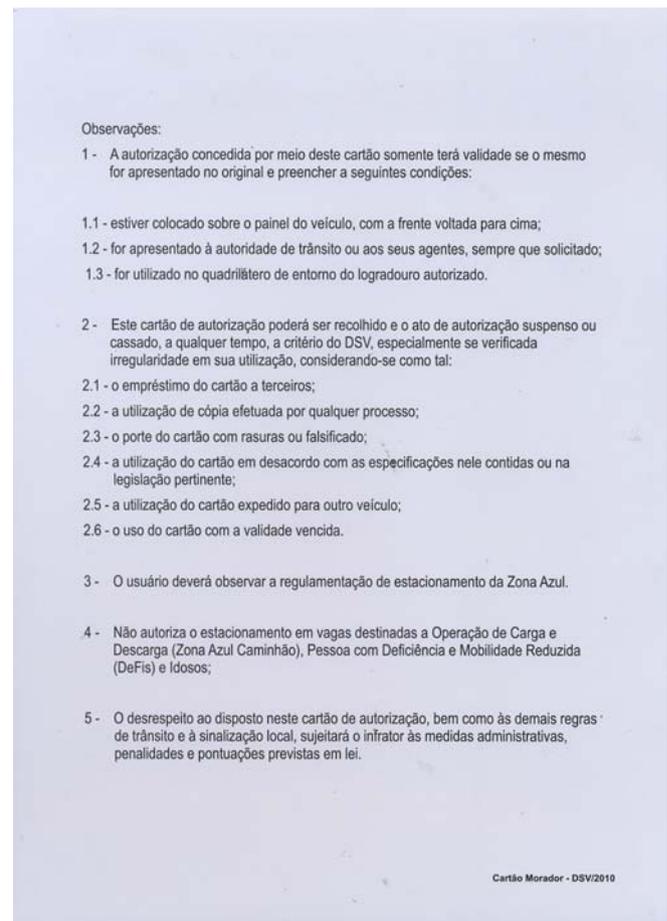


## 2.3 – Cartões Especiais

### 2.3.1 - Cartão de Estacionamento de Morador

Considerando a necessidade de regulamentar, com sinalização específica o estacionamento para veículos dos moradores nas vias e em áreas que possuem o estacionamento do tipo Zona Azul, em 05 de setembro de 1992 pela Portaria SMT/GAB nº 174/92, ficou estabelecido o “Cartão de Estacionamento de Morador”. Ele autoriza o estacionamento contínuo nas áreas de Zona Azul, de segunda a sexta-feira, no período das 17h às 10h do dia seguinte e aos sábados durante todo o dia.

O Cartão é emitido pelo DSV e tem validade por 6 meses, mediante o pagamento mensal de R\$ 82,64 (referência fevereiro 2012) através de cobrança bancária.



### 2.3.2 - Cartão Estudante

Com o objetivo de estabelecer uma regulamentação específica em razão da grande concentração de veículos de alunos de instituições de ensino na Zona Azul Especial da Praça Charles Miller, foi criado o “Cartão Estudante” para estacionamento exclusivo para alunos de instituições de ensino da região, através da Portaria SMT/GAB nº 82/06, em 25/03/2006.

O cartão autoriza, mediante pagamento mensal de R\$ 52,89 (referência fevereiro 2012) o estacionamento contínuo durante o período letivo, com a seguinte abrangência:

- De segunda à sexta feira, em três períodos:  
Cartão Estudante - Manhã - das 07h às 13h;  
Cartão Estudante - Tarde - das 12h30 às 18h30;  
Cartão Estudante - Noite - das 18h às 24h.
- Aos sábados - das 7h às 14h.



**Companhia de Engenharia de Tráfego**  
**Cartão Estudante Zona Azul**

Nº CARTÃO: **1**                      Nº MATRÍCULA FAAP: **40816240**

NOME DO LOGRADOURO: **PRAÇA CHARLES MILLER**

MARCA DO VEÍCULO: FORD KA PLACA: DSA 188 UE-SP  
HYUNDAI I30 PLACA: L D-10-10 SP

VALIDADE DE: 01/03/11 A 31/03/06

OBS: **07:00 AS: 13:00**  
**07:00 AS: 14:00**

---

CARTÃO DE ESTACIONAMENTO COM O CARTÃO

- 1 - O USUÁRIO SE OBRIGA A RESPEITAR AS REGULAMENTAÇÕES DE CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO IMPLANTADAS NO LOCAL.
- 2 - ESTE CARTÃO DEVERÁ ESTAR VISÍVEL NO PAINEL.
- 3 - ESTE CARTÃO SÓ PODE SER USADO NO LOGRADOURO E HORÁRIO ACIMA DESCRITOS, NAS VAGAS REGULAMENTADAS COM ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO.
- 4 - O PAGAMENTO MENSAL DEVERÁ SER EFETUADO INDEPENDENTEMENTE DA QUANTIDADE DE DIAS UTILIZADOS.
- 5 - ESTE CARTÃO NÃO TERÁ VALIDADE EM DIAS DE EVENTOS.
- 6 - ESTE CARTÃO NÃO ASSEGURA A DISPONIBILIDADE DE VAGA NO LOGRADOURO.
- 7 - A UTILIZAÇÃO DESSE CARTÃO DE FORMA INADEQUADA IMPLICARÁ NAS PENALIDADES PREVISTAS NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - CTB.

### 2.3.3 - Cartão Pacaembu

O Estádio do Pacaembu / Museu de Futebol por sua extensa gama de eventos e atividades esportivo-culturais, possui rotina totalmente diferente de outras praças da cidade, com o envolvimento de um pequeno, porém constante, número de servidores, quer seja no atendimento de autoridades, quer seja na preparação e operação dos eventos.

Com o objetivo de atender esta demanda, foi instituído o Cartão Pacaembu, através da Portaria SMT/GAB nº 051/09 de 18/07/2009, destinado aos servidores dos equipamentos em atividade no Complexo Pacaembu / Museu do Futebol.

O Departamento de Comercialização e Estudos Estatísticos da Zona Azul é responsável pelo cadastramento e emissão do Cartão nos mesmos moldes do *Cartão Estudante* já disponibilizado na mesma praça, e tal como este, não garante a exclusividade e a garantia de estacionamento na vaga.

O “Cartão Pacaembu” a ser utilizado na Zona Azul Especial, autoriza o estacionamento contínuo por períodos máximos de 08 (oito), 10 (dez) e 12 (doze) horas, mediante o pagamento mensal de R\$ 68,80, R\$ 85,80 e R\$ 102,70 respectivamente (referência fevereiro 2012).

 <b>Companhia de Engenharia de Tráfego</b> <b>Cartao Pacaembu Zona Azul</b>	
Nº CARTÃO:	<b>1</b>
NOME DO LOGRADOURO:	<b>PRAÇA CHARLES MILLER</b>
MARCA DO VEÍCULO:	HONDA FIT PLACA: 7 UF: SP HONDA C PLACA: 097 UF: SP
VALIDADE:	1/7/11
OBS:	Segunda a sexta-feira <b>09:00 AS: 19:00</b> Sábados <b>09:00 AS: 18:00</b>
<b>HORÁRIO DE ESTACIONAMENTO COM O CARTAO</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 - O USUÁRIO SE OBRIGA A RESPEITAR AS REGULAMENTAÇÕES DE CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO IMPLANTADAS NO LOCAL.</li> <li>2 - ESTE CARTAO DEVERÁ ESTAR VISÍVEL NO PAINEL.</li> <li>3 - ESTE CARTAO SÓ PODE SER USADO NO LOGRADOURO E HORÁRIO ACIMA DESCRITOS, NAS VAGAS REGULAMENTADAS COM ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO.</li> <li>4 - O PAGAMENTO MENSAL DEVERÁ SER EFETUADO INDEPENDENTEMENTE DA QUANTIDADE DE DIAS UTILIZADOS.</li> <li>5 - ESTE CARTAO NAO TERÁ VALIDADE EM DIAS DE EVENTOS.</li> <li>6 - ESTE CARTAO NAO ASSEGURA A DISPONIBILIDADE DE VAGA NO LOGRADOURO.</li> <li>7 - A UTILIZAÇÃO DESTA CARTAO DE FORMA INADEQUADA IMPLICARÁ NAS PENALIDADES PREVISTAS NO CÓDIGO DE TRÁNSITO BRASILEIRO - CTB.</li> </ol>	

### 3 – ESTUDO DE VIABILIDADE

#### 3.1- Procedimentos para identificar a necessidade de Estacionamento Rotativo Pago – Zona Azul

O procedimento desenvolvido para a identificação da necessidade de estacionamento rotativo pago do tipo Zona Azul é constituído de diversas etapas, que obedecem a uma sequência lógica e têm como meta minimizar os fatores subjetivos e aleatórios das análises, por parte do projetista. Definido o local deverão ser verificados os seguintes itens:

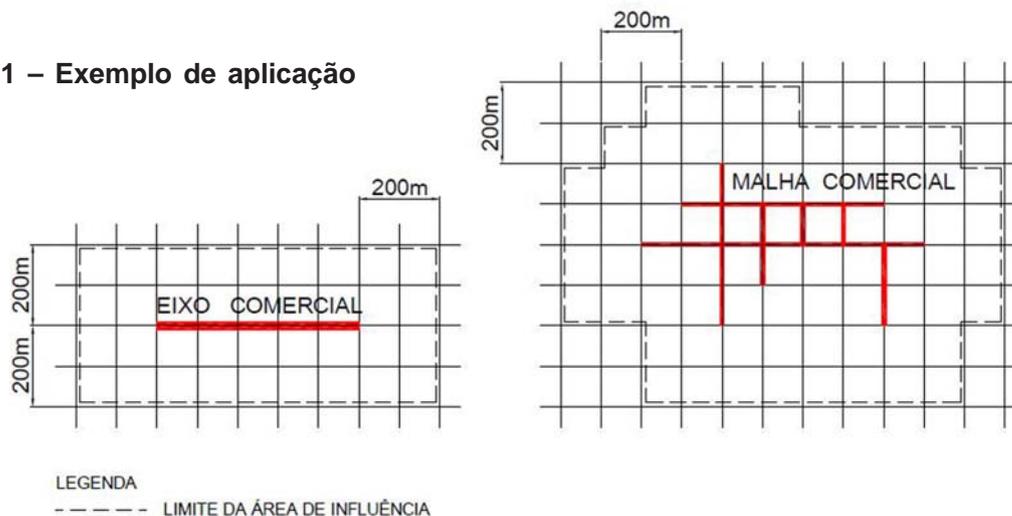
- a área de influência dessas atividades (figura 1);
- o nível de concentração de atividades comerciais, serviços e outros (levantamento do uso do solo – figura 2);
- as origens dos problemas de trânsito (se eles ocorrem devido a disputa de vagas ou acesso a elas);
- o motivo do estacionamento nas vias da região (pólos de atração);
- identificação das características e horários de funcionamento dos estabelecimentos;
- a metragem linear de meio-fio disponível para disposição de vagas de estacionamento.

A simples constatação visual da existência de veículos estacionados nas vias não deve ser justificativa para implantação de vagas rotativas do tipo zona azul.

##### 3.1.1 – Limite da área de influência

O conceito proposto para a definição da área de influência de uma região é a delimitação pelo lugar geométrico dos pontos situados a uma distância máxima de 200 metros, medidos a partir da(s) via(s) de maior concentração comercial e/ou de prestação de serviços.

**Figura 1 – Exemplo de aplicação**



### 3.1.2 – Caracterização das Atividades

É apresentada a seguir a caracterização das atividades urbanas, agrupadas segundo a conceituação definida para este estudo:

**Compra Comparada:** Atividades em que o indivíduo, antes de se decidir pela compra de um artigo, compara a qualidade e preços oferecidos em outras lojas, existentes na via ou região (com concorrência de mesma mercadoria).

**Compra Direta:** Atividades que atendem ao indivíduo em suas necessidades básicas, onde não há necessidade de comparação de qualidade e preços (sem concorrência de mesma mercadoria).

**Serviços:** Atividades utilizadas para suprir as necessidades de saúde, educação, negócios, etc.

**Outros:** Atividades que não geram demanda significativa para estacionamento rotativo.

É importante esclarecer que atualmente os parques públicos estão sendo considerados polos de atração de atividades de esporte e lazer, como ocorre com o Parque Ibirapuera, não se encaixando em nenhuma das classificações acima.

Para subsídio de pesquisa e análise de viabilidade de implantação de Zona Azul, foi criado o Quadro de Caracterização de Atividades com base no Quadro nº 02, do Decreto nº 45.817 de abril de 2005 (ANEXO 1), que dispõe sobre atividades urbanas no município de São Paulo, e com base na experiência acumulada ao longo dos anos. O quadro relaciona as atividades urbanas e sua respectiva classificação (Compra Direta, Compra Comparada, Serviços, Outros), e deverá ser utilizado como referência de consulta. A classificação das atividades poderá ser alterada a critério do pesquisador conforme a avaliação da situação do local.

A classificação de atividades dos estabelecimentos é acompanhada pela quantidade de vagas úteis e vagas irregulares correspondentes à testada de cada imóvel, conforme figura 2. A quantidade de vagas é obtida através da divisão do total de metros lineares da testada de cada imóvel por 5 metros, correspondente ao comprimento médio de uma vaga de estacionamento ao longo do meio fio. Entende-se como meio-fio distância entre duas vias transversais tendo como referência o elemento pré-moldado em concreto (guia) destinado a separar a faixa de pavimentação da faixa de passeio.

Para este estudo, são consideradas vagas úteis aquelas que se encontram disponíveis para implantação de zona azul, e vagas irregulares aquelas que não se é possível a implantação de zona azul, tais como: guias rebaixadas, ponto de taxi, ponto de ônibus, local com proibição de estacionamento, entre outros.

### 3.1.3 – Pesquisa em campo:

Após determinada a área de influência, deve ser feita a caracterização das atividades nas faces das quadras, anotando-a em croqui em escala adequada.

Devem ser levantados e mapeados também os itens abaixo, que serão objeto de análises:

- Classificação das vias segundo a Portaria DSV.GAB nº 021/02 (no caso de São Paulo);
- Sentido de circulação das vias;

- Sinalização existente;
- Identificação de outras interferências na via como: ponto de ônibus, árvore, banca de jornal, telefone público, o número de vagas, preço e período de utilização dos estabelecimentos com estacionamento próprio;
- Identificação da metragem linear de meio-fio disponível para estacionamento;
- O estabelecimento que possui estacionamento conveniado (\*) e a localização se for dentro da área de influência.
- Pesquisa de opinião.

(\*) *Estacionamento conveniado: área para estacionamento particular contratada pelo estabelecimento comercial ou de prestação de serviços e oferecida para uso de seus clientes.*

Uma vez identificados os usos, é necessário determinar a participação de cada tipo de atividade na face de quadra. Para isto, basta somar o número de lotes por tipo de atividade e dividir esta soma pelo total de lotes da face de quadra. Se existirem estabelecimentos comerciais e/ou de serviços em outros pavimentos dos imóveis, poderão ser considerados como lotes, somando-os ao total de suas respectivas categorias existentes no térreo. As galerias podem ser consideradas como quadras independentes e seguirão o mesmo procedimento de cálculo da participação de atividades.

Para calcular o número de vagas disponíveis nas vias, é necessário dividir o total de metros lineares de meio-fio livre levantado em campo, por 5m, correspondente ao comprimento médio de uma vaga de estacionamento ao longo do meio-fio.

**CET/DPZ - LEVANTAMENTO DO USO DO SOLO**  
**R. Isidro Tinoco (classificação de via: local)**

◀ R. Tijuco Preto ▶

FACE A					FACE B				
Nº	CLAS	VI	VU		VU	VI	CLAS	Nº	
	CD	3	3			1	CD	351	
Restaurantes e outros estabelecimentos de alimentação						1	S	357	
Centro de estética	360	CD	2			2	CC	361	
Ensinso em auto-escola		S	2			1	S	367	
Loja de roupa feminina		CC		1		1	CC	371	
Loja de roupa infantil		CC		2		2	CD	377	
Serviços fotográficos e copiadoras	392	S		1		1	O	385	
Conservação, reparação e manutenção, limpeza e reparos de máquinas e de aparelhos eletrodomésticos, elétricos e eletrônicos de uso domiciliar	396	S		1		1	S	393	
Loja de departamentos ou Magazine	400	CC	1			2	S	405	
Residência	405	O	2			3	O	417	
Loja de roupa em geral	410	CC		1		1	CD	425	
Bar, lanchonete, pastelaria, aperitivos e petiscos, sucos e refrescos	414	CD		1		1	S	427	
Serviço de manutenção predial (eletricista, encanador, pedreiro, pintor, chaveiro, vidraceiro, raspagem e aplicação de revestimentos, jardineiro)	418	S		1		1	CD		
Reparação e manutenção de calçados e artigos de couro	420	S		1		1	S		
Bar, lanchonete, pastelaria, aperitivos e petiscos, sucos e refrescos.		CD		6		2	CD		
<b>TOTAL DE VAGAS</b>		<b>10</b>	<b>18</b>		<b>0</b>	<b>21</b>	<b>TOTAL DE VAGAS</b>		

◀ Praça Silvio Romero ▶

Figura 2 – Caracterização de atividades por face de quadra

**LEGENDAS**  
 CC = Compra Comparada  
 CD = Compra Direta  
 S = Serviços  
 O - Outros  
 CLAS = Classificação  
 VU = Vaga Útil  
 VI = Vaga Irregular  
 ◀ Sentido de circulação da via

### 3.2 - Critérios para implantação de Zona Azul

A Zona Azul será necessária (**Quadras Necessárias**) se o uso do solo da face de quadra apresentar um dos seguintes índices mínimos percentuais:

- 60% de ocupação da face da quadra por atividades classificadas como comércio do tipo compra comparada;
- 60% de ocupação da face da quadra por atividades classificadas como serviços diversificados;
- 50% de ocupação da face da quadra por atividades classificadas como comércio do tipo compra comparada, conjugada com um mínimo de 10% do tipo compra direta e de serviços diversificados;
- 50% de ocupação da face da quadra por atividades classificadas como serviços diversificados, conjugada com um mínimo de 20% de atividades comerciais do tipo compra comparada.

#### VALORES % MÍNIMOS

Compra Comparada	Compra Direta	Serviços
60%	-	-
-	-	60%
50%	10%	
20%	-	50%

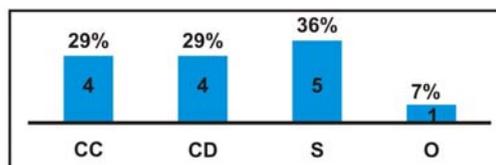
Figura 3 – Viabilidade de Adoção de Zona Azul

As quadras que não tiverem atingido os índices mínimos conforme quadro da figura 3, mas que alcançaram um total de 60% para a soma percentual das atividades geradoras de estacionamento (compra comparada, compra direta e serviços) serão consideradas **Quadras Potenciais**.

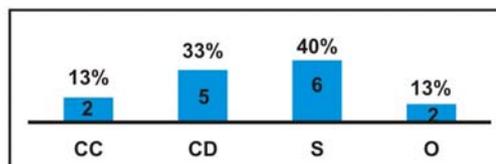
As quadras que atingirem o índice menor que 60% para a soma percentual das atividades geradoras de estacionamento serão consideradas **Quadras Desnecessárias**.

#### CLASSIFICAÇÃO USO DE SOLO R. Isidro Tinoco

FACE A		Vagas Totais = 28		
		Vagas Úteis = 18		
CC	CD	s	O	T
4	4	5	1	14
29%	29%	36%	7%	



FACE B		Vagas Totais = 21		
		Vagas Úteis = 00		
CC	CD	s	O	T
2	5	6	2	15
13%	33%	40%	13%	



#### LEGENDAS

CC = Compra Comparada  
 CD = Compra Direta  
 S = Serviços  
 O - Outros  
 T = Total

Figura 4 - Cálculo de Ocupação

No exemplo acima constatou-se que as quadras não apresentaram índices mínimos para serem consideradas necessárias, entretanto apresentaram índices para serem consideradas potenciais.

### 3.3 - Mapeamento e análise dos resultados – procedimentos para locação de vagas

Com a conclusão das pesquisas em campo bem como com os resultados apresentados, os dados deverão ser lançados em mapa (Figura 5) para subsidiar a análise da viabilidade da implantação da zona azul na área em estudo. Indica-se a seguinte sequência de atividades para se obter como produto final um mapa indicativo das necessidades para implantação das vagas:

- a) Marcar no mapa todas as **Quadras Necessárias, Potenciais e Desnecessárias** com indicação dos respectivos números de vagas disponíveis para implantação de zona azul.
- b) Fazer o levantamento do número real de vagas disponíveis na via em todas as quadras existentes dentro da área de influência, observando as restrições colhidas nas vistorias e as relativas à regulamentação de estacionamento constante no Código de Trânsito Brasileiro.
  - A distribuição das vagas deve ser feita de forma a atender prioritariamente as quadras com maior densidade de ocupação por atividades geradoras de estacionamento.
  - Para as regiões com uso do solo de natureza predominantemente residencial, não se recomenda locação de vagas de Zona Azul.
  - As praças localizadas próximas às concentrações de estabelecimentos comerciais e/ou de prestação de serviços, desde que ofereçam condições favoráveis de acessibilidade e proximidade dos estabelecimentos, podem ser preferencialmente escolhidas para a locação de vagas rotativas, pois apresentam a vantagem de maior aproveitamento do meio-fio devido à inexistência de guias rebaixadas.

Na concepção do projeto definitivo é necessário compatibilizar as vagas de estacionamento rotativo convencional com as de estacionamento rotativos diferenciados (Defis, idoso, moto e zona azul caminhão, etc) de forma a atender a demanda e legislação existente.

Após a implantação da Zona Azul, efetuar vistorias periódicas na região para verificar se a sinalização implantada atendeu as expectativas, bem como se há necessidade de adequação da sinalização existente.

### EXEMPLO DE APLICAÇÃO – FIGURA Nº5

Diretoria de Operações - DO  
Gerência de Estacionamento - GES  
Deptº de Planejamento e Projetos da Zona Azul - DPZ

### ESTUDO DE VIABILIDADE ZONA AZUL - POMPÉIA



30/11/2006

## 4 – PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS

### 4.1 - Para edifícios consultórios

Em determinadas regiões da área urbana, notadamente próximo a hospitais, existem prédios ocupados exclusiva e especificamente por atividades de prestação de serviços de saúde tais como: consultórios médicos e dentários, laboratórios de análise clínica, instituto de psicologia e psicanálise, etc., que apresentam características peculiares no que se refere à geração de estacionamento de curta duração nas vias próximas à sua localização.

Quanto à necessidade da Zona Azul nestes casos, pode-se afirmar ser dispensável qualquer estudo prévio para sua determinação, pois os objetivos deste sistema de estacionamento adequam-se perfeitamente às necessidades dos clientes de serviços especializados de saúde, oferecendo sempre maior facilidade e rapidez ao estacionar. Podemos afirmar que isso se deve devido à dinâmica de funcionamento, na maioria das vezes com horário de atendimento agendado, se torna compatível com o princípio de rotatividade.

### 4.2 - Para áreas complexas

Em algumas regiões da área urbana, o problema do estacionamento apresenta-se muito mais acentuado devido à elevada concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços que geram alta demanda de veículos particulares, coletivos, caminhões e pedestres.

Uma das características marcantes deste tipo de área é, entre outras citadas a seguir, o alto índice de verticalização dos edifícios ocupados por atividades geradoras de estacionamento.

Em São Paulo, o centro histórico, bem como os centros regionais como da Av. Paulista, Av. Eng. Luis Carlos Berrini, Av. Brigadeiro Faria Lima, Moema, entre outros, podem ser citados como exemplo deste tipo de área que, para efeito deste trabalho foi denominada **Área Complexa**.

Os indicadores mais significativos que possibilitam a identificação deste tipo de área são:

- Uso do solo com elevada densidade de ocupação por estabelecimentos comerciais e/ou de prestação de serviços;
- Grande concentração de edifícios ocupados por escritórios;
- Existência de escolas e hospitais;
- Significativo volume de veículos de carga;
- Trânsito intenso de pedestres;
- Carência de vagas para o estabelecimento nas vias públicas;
- Grande número de infrações de trânsito relativo a estacionamento.

A magnitude e complexidade dos fatores envolvidos nas Áreas Complexas tornam difícil a aplicação integral dos critérios desenvolvidos nesta metodologia para a determinação da necessidade de Zona Azul, porém é um dos maiores desafios que o projetista tem para conciliar tal diversidade de demanda.

A Zona Azul é ideal para atender às necessidades de estacionamento, limitando a longa permanência porém permitindo a rotatividade e evitando a proibição integral.

O procedimento específico para este caso minimiza a utilização do levantamento detalhado do uso do solo visto estar caracterizada a necessidade da aplicação de medidas de racionalização do uso do espaço viário público com vagas rotativas.

Ao projetista cabe determinar os limites da área de influência da concentração comercial e/ou de prestação de serviços dentro da qual deverá ser feita a escolha das vias onde o estacionamento poderá ser regulamentado.

A prioridade caberá ao estacionamento de curta duração junto aos locais onde este tipo de demanda for mais significativo.

### **4.3 – Áreas de esporte e lazer (Parque do Ibirapuera)**

A Prefeitura do Município de São Paulo, através da Companhia de Engenharia de Tráfego, implantou em 26 de fevereiro de 2007, Zona Azul nos Bolsões de estacionamento do Parque do Ibirapuera, através da solicitação da Secretaria do Verde e Meio Ambiente e da Administração do Parque.

O local, que apresenta grande demanda de veículos e baixa oferta de vagas, abrange uma área de 1.100.000 m<sup>2</sup> e possui uma frequência média de 20.000 usuários de segunda a sexta, 70.000 aos sábados e 130.000 aos domingos.

O objetivo da regulamentação foi de atuar como forma de disciplinar o estacionamento irregular em larga escala sobre gramado, passeio, impedindo acessibilidade a guias rebaixadas para deficientes físicos, etc. e proporcionar oportunidade de vagas a todos os usuários deste logradouro público, uma vez que o estacionamento em longa permanência existente limitava a disponibilidade e era alvo de críticas dos usuários que procuravam o parque para esportes e lazer.

Foram regulamentadas 896 vagas, sendo 30 vagas exclusivamente para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida – Defis, 39 vagas exclusivas para idoso e 155 vagas para motocicletas (interna e externa). Os Bolsões atendidos compreendem os prédios da Bienal, do MAM, Manequinho Lopes, Autorama, da OCA e do Auditório Ibirapuera.

A utilização respeita a regulamentação elaborada exclusivamente para o local que possui características particulares quanto a sua ocupação. O horário de funcionamento para os dias úteis é das 10h às 20h e aos sábados, domingos e feriados das 08h às 18h, sendo que o período de permanência máxima na mesma vaga é de 4 horas com a utilização de 2 cartões, sendo 1 cartão azul a cada 2 horas.

Na área externa, foram regulamentadas 550 vagas de Zona Azul aos sábados, domingos e feriados, das 08h às 18h, com a mesma regra de permanência máxima na mesma vaga e utilização do cartão azul.

Quatro meses após a implantação da sinalização, foi realizada pesquisa de satisfação dos usuários do parque que indicou em 86% de aprovação da medida adotada.



**Estudo de Viabilidade de  
ZONA AZUL  
ANEXOS**

## QUADRO DE CARACTERIZAÇÃO DE ATIVIDADES

ATIVIDADE	CLASSIFICAÇÃO			
	Compra Comparada	Compra direta	Serviços	Outros
Abrigo de medidas protetivas para crianças e adolescentes				X
Academias de ginástica			X	
Adega	X	X		
Aeródromos e Aeroportos			X	
Agência bancária de capitalização e poupança, de cobrança, de crédito, de financiamento e investimento			X	
Agência de informações, de empregos, de mensageiros e entregas de encomendas, de passagens e turismo			X	
Agências de correios e telégrafos			X	
Agências de prestação de serviços e negócios em geral			X	
Agências de representação de indústria, comércio, agricultura e negócios em geral, inclusive Administração Pública			X	
Agências telefônicas			X	
Albergue				X
Alfaiate, costureiro, bordadeiro, camiseiro e similares	X	X	X	
Aluguel de vestimentas, louças, toalhas e outros utensílios	X	X	X	
Aluguel de veículos, móveis, máquinas e outros equipamentos pesados	X	X	X	
Ambulatório			X	
Aprendizagem e treinamento profissional			X	
Antiquário	X	X		
Aquário				X
Armazém, empório, mercearia	X	X		
Asilo			X	
Associações beneficentes			X	
Associações científicas, políticas, culturais e profissionais			X	
Associações comunitárias e de bairro			X	
Associações esportivas			X	
Atelier de artes	X	X		
Aterros de resíduos inertes (classe III), com área total superior a 1 há ou volum e total a ser disposto superior a 20.000 m3				X
Aterros de resíduos sólidos não inertes				X
Auditório para convenções, congressos e conferências			X	
Autódromo				X
Bar, Lanchonete, pastelaria, aperitivos e petiscos, sucos e refrescos	X	X		
Base aérea militar				X
Base de treinamento militar				X
Beneficiamento de madeira de reflorestamento				X
Berçário			X	
Biblioteca e Gibiteca			X	
Bicicletaria	X	X	X	
Bilhar				X
Bingo				X
Bolicho				X
Bombonière	X	X		
Borracharia	X	X	X	
Brinquedoteca			X	
Cabeleireiros e outros tratamentos de beleza, inclusive para animais domésticos			X	
Cabines para localização de caixas bancárias automáticas			X	
Cabines para serviços de fotografia e revelação de filme			X	
Campo ou pista para treinamento de combate contra incêndios				X
Campo, ginásio, estádio, parque e pista de esporte				X
Cantaria, marmoraria	X	X		
Carpintaria, marcenaria	X	X		
Cartórios de notas e protestos			X	
Cartórios de registro civil			X	

## ANEXO 1

## QUADRO DE CARACTERIZAÇÃO DE ATIVIDADES

ATIVIDADE	CLASSIFICAÇÃO			
	Compra Comparada	Compra direta	Serviços	Outros
Casa de carnes (açougue, avícola, peixaria)	X	X		
Casa de massas	X	X		
Casa ou comércio de animais	X	X		
Casas de café, chá, choperia, aperitivos, drinks e similares	X	X		
Casas de música, boate, discoteca e danceteria	X	X		
Casas de repouso ou geriatria			X	
Cemitérios, incluído o vertical e o de animais domésticos			X	X
Central de controle de zoonoses			X	X
Central de correio			X	
Central de polícia			X	
Central telefônica			X	
Centro de Bioequivalência			X	X
Centro de Compras - shopping center	X	X		
Centro de Diagnósticos, laboratório de análises clínicas			X	
Centro de inspeção de veículos			X	
Centro de Reabilitação			X	
Centro de reintegração social e unidade de internação de adolescentes (FEBEM, Institutos correcionais)			X	
Centros de estética	X	X	X	
Cinema, Teatro, Anfiteatro, Arena			X	
Cinemateca, filmoteca			X	
Circo			X	
Clínica dentária e médica			X	
Clínica veterinária e hospital veterinário			X	
Clubes associativos, recreativos, esportivos			X	
Comando de batalhão de policiamento de trânsito			X	
Comércio de alimentos para viagem	X	X		
Comércio de madeira bruta	X	X		
Comércio de máquinas em geral, e seus acessórios, peças e equipamentos	X	X		
Comércio de produtos agro-pecuários ou minerais (borracha natural, carvão mineral, carvão vegetal, chifres, couro cru, ossos, peles, etc);	X	X		
Comércio de produtos hidropônicos, inclusive produção	X	X		
Comércio de produtos químicos, adubos, fertilizantes, gomas ou resinas	X	X		
Comércio de veículos automotores em geral	X	X		
Comércio e depósito de fogos de artifício e estampidos	X	X		
Confecção de carimbos, maquetes e molduras	X	X		
Confecção de placas e cartazes	X	X		
Confecção e comercialização de alimento congelado	X	X		
Confeitaria, doceria, sorveteria, "rotisserie"	X	X		
Conjunto de exposições de caráter permanente, de interesse ou utilidade pública			X	X
Conservação, reparação e manutenção, limpeza e reparos de máquinas e de aparelhos eletrodomésticos, elétricos e eletrônicos de uso domiciliar			X	
Conservação, reparação e manutenção, limpeza e reparos de outros objetos pessoais e domésticos (bicicletas, brinquedos, canetas, cutelarias, engraxatarias, extintores e outros)			X	
Consulados e representações diplomáticas			X	
Conventos/ Mosteiros/ Seminários com locais de reunião até 100 lugares			X	X
Cooperativa de consumo	X	X		
Corpo de bombeiros			X	
Correio de Centro Regional			X	
Creche			X	
Criação de animais silvestres exóticos (autorização do IBAMA e órgão ambiental municipal)				X
Cyber café	X	X	X	
Delegacia de Ensino			X	
Delegacia de polícia			X	
Delivery (entrega de alimentação)			X	

## QUADRO DE CARACTERIZAÇÃO DE ATIVIDADES

ATIVIDADE	CLASSIFICAÇÃO			
	Compra Comparada	Compra direta	Serviços	Outros
Depósito com área construída computável superior a 7.500 m <sup>2</sup>				X
Depósito de botijões de gás	X	X		
Depósito de Madeireira	X	X		
Depósito ou postos de revenda de explosivos, inclusive fogos de artifício ou estampidos	X	X		
Depósito ou transbordo de materiais para reciclagem				X
Depósito ou transbordo de resíduos sólidos não inertes				X
Depósitos de inflamáveis, combustíveis, álcool, inseticidas, lubrificantes, resinas, gomas, tintas e vernizes ou outros produtos químicos perigosos com área construída computável até 1.000 m <sup>2</sup> .				X
Depósitos de inflamáveis, combustíveis, álcool, inseticidas, lubrificantes, resinas, gomas, tintas e vernizes ou outros produtos químicos perigosos com área maior que 1.000 m <sup>2</sup> .				X
Depósitos de máquinas e equipamentos				X
Depósitos de material em geral				X
Depósitos de pneus, carvão, papel ou derivados				X
Desmanche de veículos				X
Dispensário			X	
Distribuidora de alimentos embalados ou enlatados	X	X		
Distribuidora de bebidas	X	X		
Diversões eletrônicas (flipperama)				X
Drive-in				X
Edifício residencial				X
Educação continuada ou permanente			X	
Educação pré-escolar			X	
Eletroterapia			X	
Embalagem, rotulagem e encaixotamento	X	X		
Empresa de assistência domiciliar de saúde ou "home care"			X	
Empresa transportadora			X	
Encadernação e restauração de livros	X	X		
Ensino a distância			X	
Ensino em auto-escolas, moto-escolas e cursos de pilotagem			X	
Ensino fundamental			X	
Ensino médio de formação geral			X	
Ensino médio de formação técnica e profissional			X	
Ensino preparatório para escolas superiores			X	
Ensino supletivo			X	
Entalhadores			X	
Escola de línguas, de informática, de dança, de música, de ioga, de natação, de domésticas e por correspondência			X	
Escritórios de Assessoria de importação e exportação, de Assessoria fiscal e tributária: de Auditores, peritos e avaliadores, de Consultoria e serviços técnicos profissionais			X	
Escritórios e consultórios em geral			X	
Espaços e edificações para exposições			X	
Estação de controle e depósito de gás				X
Estação de controle e depósito de petróleo				X
Estação e subestação reguladora de energia elétrica				X
Estação e/ou estúdio de difusão por Rádio e TV				X
Estação Rádio Base				X
Estacionamento e garagens de veículos com mais de 40 vagas (inclusive no sistema de garagens subterrâneas)				X
Estacionamento especial de veículos transportando produtos perigosos infratores ou em situações de emergência				X
Estacionamentos de veículos com no máximo 40 (quarenta) vagas				X
Estádio				X
Estúdio de tatuagem			X	
Estúdio fotográfico, de gravação de vídeo, de sons, de filmagens			X	
Exposição e demonstração de casas pré-fabricadas				X

## ANEXO 1

## QUADRO DE CARACTERIZAÇÃO DE ATIVIDADES

ATIVIDADE	CLASSIFICAÇÃO			
	Compra Comparada	Compra direta	Serviços	Outros
Faculdade			X	
Farmácia	X	X		
Feira de veículos			X	
Ferro velho, sucata				X
Flats e Apart Hotéis			X	
Fornecimento de comida preparada	X	X		
Forum			X	
Fundos (especificar)	X	X	X	X
Garagens de máquinas, de veículos de socorro, de reboque, de ambulância ou de táxis			X	
Garagens de ônibus ou caminhões com área de terreno igual ou superior a 10.000 m² (dez mil metros quadrados)				X
Gráfica, clicheria, linotipia, fotolito, litografia e tipografia	X	X		
Guarda e adestramento de animais (inclusive ranário em sistema horizontal e vertical)			X	
Guarda-móveis			X	
Hangar			X	
Helipontos			X	
Heliporto			X	
Hípica			X	
Hipódromo			X	
Hospital, Maternidade			X	
Hotéis			X	
Igreja, Templo e demais locais de culto (inclusive terreiros)			X	
Imobiliária			X	
Imóvel desativado				X
Imóvel em reforma				X
Indústria				X
Institutos, Fundações ou Organizações não governamentais			X	
Jogos de computadores – “Lan house”			X	
Juizado de menores			X	
Junta de alistamento eleitoral e militar			X	
Kart indoor			X	X
Laboratório de controle tecnológico e análise química			X	
Laboratório de Prótese Dentária			X	
Lapidação			X	
Lateral (especificar)	X	X	X	X
Lavanderia hospitalar			X	
Lavanderias e tinturarias (não industriais)			X	
Leiloeiro oficial				X
Locação de fitas de vídeo, dvds, cds, games, livros e discos			X	
Loja de alimentos especializados	X	X		
Loja de animais e produtos para animais (petshop)	X	X		
Loja de aparelho de som	X	X		
Loja de armarinhos	X	X		
Loja de artigos de cama mesa e banho	X	X		
Loja de artigos esportivos	X	X		
Loja de artigos religiosos	X	X		
Loja de bijouterias	X	X		
Loja de bolsas e calçados	X	X		
Loja de brinquedos	X	X		
Loja de cortinas e tapetes	X	X		
Loja de decoração	X	X		
Loja de discos e CDs	X	X		
Loja de departamentos ou magazine	X	X		
Loja de enfeites para festas	X	X		
Loja de equipamentos de iluminação	X	X		

## QUADRO DE CARACTERIZAÇÃO DE ATIVIDADES

ATIVIDADE	CLASSIFICAÇÃO			
	Compra Comparada	Compra direta	Serviços	Outros
Loja de equipamentos de informática	X	X		
Loja de estofados e colchões	X	X		
Loja de flores	X	X		
Loja de joias	X	X		
Loja de livros e revistas	X	X		
Loja de material de construção	X	X		
Loja de molduras e quadros	X	X		
Loja de móveis	X	X		
Loja de piscicultura - peixes e aquários	X	X		
Loja de presentes	X	X		
Loja de produtos hospitalares	X	X		
Loja de produtos de papelaria	X	X		
Loja de produtos de ótica	X	X		
Loja de produtos de limpeza	X	X		
Loja de produtos de perfumaria	X	X		
Loja de produtos de tabacaria	X	X		
Loja de relógios	X	X		
Loja de roupa em geral	X	X		
Loja de roupa feminina	X	X		
Loja de roupa infantil	X	X		
Loja de roupa íntima	X	X		
Loja de roupa masculina	X	X		
Loja de tecidos	X	X		
Loja de Tintas	X	X		
Lojas - Galeria	X	X		
Lotérica	X	X	X	
Manutenção e reparação de artefatos de metal (armeiros, ferreiros)			X	
Manutenção e reparação de artigos esportivos, recreativos			X	
Manutenção e reparação de máquinas, aparelhos e equipamentos em geral			X	
Manutenção e reparação de veículos automotores e motocicletas (alinhamento e balanceamento, amortecedores, chassis, estofamento, faróis, freios, funilaria, molas, motores, pinturas, radiadores, rádio e similares)			X	
Mercado	X	X		
Montagem de lanche e confecção de salgadinhos	X	X		
Motéis				X
Museu			X	
Oficina de taxidermia			X	
Oficinas de jóias, gravação, ourivesaria, relógios			X	
Orfanato			X	
Órgãos da Administração Pública federal, estadual e municipal			X	
Outros tipos de hospedagem			X	
Padaria, panificadora	X	X		
Padaria, panificadora com utilização de forno a lenha	X	X		
Paintball, war game			X	X
Parque de animais selvagens, ornamentais e de lazer			X	X
Parque de diversões			X	X
Parque de exposições			X	X
Parque infantil			X	X
Penitenciária				X
Pensionatos				X
Pensões				X
Pesqueiro				X
Pinacoteca, Galeria				X
Pista de "skate"				X
Planetário				X

## ANEXO 1

## QUADRO DE CARACTERIZAÇÃO DE ATIVIDADES

ATIVIDADE	CLASSIFICAÇÃO			
	Compra Comparada	Compra direta	Serviços	Outros
Podólogo			X	
Posto de abastecimento de veículos			X	
Posto de abastecimento e lavagem de veículos			X	
Posto de lavagem de veículos			X	
Posto de saúde, vacinação e puericultura			X	
Posto de troca de óleo			X	
Posto Policial – Base comunitária			X	
Postos de coleta descentralizados de materiais para exame clínico			X	
Pronto-socorro			X	
Quadra de escola de samba				X
Quadras e salões de esporte para locação				X
Quartéis			X	
Quitanda, frutaria	X	X		
Radioterapia			X	
Raio x			X	
Reparação de obra e objetos de arte			X	
Reparação e manutenção de calçados e artigos de couro			X	
Restaurantes e outros estabelecimentos de alimentação	X	X		
Sacolão	X	X		
Salão de festas, bailes, "buffet"			X	
Sanatório			X	
Serralheria			X	
Serviço de aluguel e equipamento, máquina ou veículo			X	
Serviço Funerário - Velórios e atividades funerárias e conexas			X	
Serviços de manutenção predial (eletricista, encanador, pedreiro, pintor, chaveiro, vidraceiro, raspagem e aplicação de revestimentos, jardineiro)			X	
Serviços fotográficos e copiadoras			X	
Serviços gráficos			X	
Sistema de transmissão de energia elétrica, inclusive estação e subestação reguladora			X	
Soldagem			X	
Supermercado	X	X		
Telecentros				X
Terminal de ônibus urbano				X
Terminal Rodoviário Interurbano de transporte de cargas ou passageiros com área de terreno igual ou superior a 10.000 m2 (dez mil metros quadrados)				X
Terminal Rodoviário Interurbano de transporte de cargas ou passageiros com área de terreno inferior a 10.000 m2 (dez mil metros quadrados)				X
Terreno vazio, praça, canteiro				X
Tribunais (Criminais, Trabalhistas de Contas e outros)			X	
Universidade			X	
Usina de asfalto			X	
Usina de concreto			X	
Usina de gás			X	
Usina de tratamento de resíduos não inertes			X	
Usina ou Estação de transbordo de inertes			X	
Velódromo				X
Vidraçaria	X	X		
Vila de casas				X
Outros - especificar	X	X	x	x

## Legislação

### Lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

#### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:

- a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;
- b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;
- c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes;

d) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa;

III – pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;

IV – elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo

e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

V – mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

VI – ajuda técnica: qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico.

#### CAPÍTULO II

##### DOS ELEMENTOS DA URBANIZAÇÃO

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 4º As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Os parques de diversões, públicos e privados, devem adaptar, no mínimo, 5% (cinco por cento) de cada brinquedo e equipamento e identificá-lo para possibilitar sua utilização por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, tanto quanto tecnicamente possível. (Incluído pela Lei nº 11.982, de 2009)

Art. 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Art. 6º Os banheiros de uso público existentes ou a construir em parques, praças, jardins e espaços livres públicos deverão ser acessíveis e dispor, pelo menos, de um sanitário e um lavatório que atendam às especificações das normas técnicas da ABNT.

Art. 7º Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão

## ANEXO 2

ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção.

Parágrafo único. As vagas a que se refere o caput deste artigo deverão ser em número equivalente a dois por cento do total, garantida, no mínimo, uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes.

### CAPÍTULO III

#### DO DESENHO E DA LOCALIZAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO

Art. 8º Os sinais de tráfego, semáforos, postes de iluminação ou quaisquer outros elementos verticais de sinalização que devam ser instalados em itinerário ou espaço de acesso para pedestres deverão ser dispostos de forma a não dificultar ou impedir a circulação, e de modo que possam ser utilizados com a máxima comodidade.

Art. 9º Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que emita sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo, que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoas portadoras de deficiência visual, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem.

Art. 10. Os elementos do mobiliário urbano deverão ser projetados e instalados em locais que permitam sejam eles utilizados pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

### CAPÍTULO IV

#### DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS OU DE USO COLETIVO

Art. 11. A construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Para os fins do disposto neste artigo, na construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser observados, pelo menos, os seguintes requisitos de acessibilidade:

I – nas áreas externas ou internas da edificação, destinadas a garagem e a estacionamento de uso público, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de

deficiência com dificuldade de locomoção permanente;

II – pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

III – pelo menos um dos itinerários que comuniquem horizontal e verticalmente todas as dependências e serviços do edifício, entre si e com o exterior, deverá cumprir os requisitos de acessibilidade de que trata esta Lei; e

IV – os edifícios deverão dispor, pelo menos, de um banheiro acessível, distribuindo-se seus equipamentos e acessórios de maneira que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 12. Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, de acordo com a ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação e comunicação.

### CAPÍTULO V

#### DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS DE USO PRIVADO

Art. 13. Os edifícios de uso privado em que seja obrigatória a instalação de elevadores deverão ser construídos atendendo aos seguintes requisitos mínimos de acessibilidade:

I – percurso acessível que una as unidades habitacionais com o exterior e com as dependências de uso comum;

II – percurso acessível que una a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos;

III – cabine do elevador e respectiva porta de entrada acessíveis para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 14. Os edifícios a serem construídos com mais de um pavimento além do pavimento de acesso, à exceção das habitações unifamiliares, e que não estejam obrigados à instalação de elevador, deverão dispor de especificações técnicas e de projeto que facilitem a instalação de um elevador adaptado, devendo os demais elementos de uso comum destes edifícios atender aos requisitos de acessibilidade.

Art. 15. Caberá ao órgão federal responsável pela coordenação da política habitacional regulamentar a reserva de um percentual mínimo do total das habitações, conforme a característica da população local, para o

atendimento da demanda de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

## **CAPÍTULO VI DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.

## **CAPÍTULO VII**

### **DA ACESSIBILIDADE NOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO**

Art. 17. O Poder Público promoverá a eliminação de barreiras na comunicação e estabelecerá mecanismos e alternativas técnicas que tornem acessíveis os sistemas de comunicação e sinalização às pessoas portadoras de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação, para garantir-lhes o direito de acesso à informação, à comunicação, ao trabalho, à educação, ao transporte, à cultura, ao esporte e ao lazer.

Art. 18. O Poder Público implementará a formação de profissionais intérpretes de escrita em braile, linguagem de sinais e de guias-intérpretes, para facilitar qualquer tipo de comunicação direta à pessoa portadora de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação. Regulamento

Art. 19. Os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens adotarão plano de medidas técnicas com o objetivo de permitir o uso da linguagem de sinais ou outra subtítuloção, para garantir o direito de acesso à informação às pessoas portadoras de deficiência auditiva, na forma e no prazo previstos em regulamento.

## **CAPÍTULO VIII DISPOSIÇÕES SOBRE AJUDAS TÉCNICAS**

Art. 20. O Poder Público promoverá a supressão de barreiras urbanísticas, arquitetônicas, de transporte e de comunicação, mediante ajudas técnicas.

Art. 21. O Poder Público, por meio dos organismos de apoio à pesquisa e das agências de financiamento, fomentará programas destinados:

I – à promoção de pesquisas científicas voltadas ao tratamento e prevenção de deficiências;

II – ao desenvolvimento tecnológico orientado à produção de ajudas técnicas para as pessoas portadoras de deficiência;

III – à especialização de recursos humanos em acessibilidade.

## **CAPÍTULO IX DAS MEDIDAS DE FOMENTO À ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS**

Art. 22. É instituído, no âmbito da Secretaria de Estado de Direitos Humanos do Ministério da Justiça, o Programa Nacional de Acessibilidade, com dotação orçamentária específica, cuja execução será disciplinada em regulamento.

## **CAPÍTULO X DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 23. A Administração Pública federal direta e indireta destinará, anualmente, dotação orçamentária para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios de uso público de sua propriedade e naqueles que estejam sob sua administração ou uso.

Parágrafo único. A implementação das adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas referidas no caput deste artigo deverá ser iniciada a partir do primeiro ano de vigência desta Lei.

Art. 24. O Poder Público promoverá campanhas informativas e educativas dirigidas à população em geral, com a finalidade de conscientizá-la e sensibilizá-la quanto à acessibilidade e à integração social da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 25. As disposições desta Lei aplicam-se aos edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens.

Art. 26. As organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência terão legitimidade para acompanhar o cumprimento dos requisitos de acessibilidade estabelecidos nesta Lei.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de dezembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO  
*José Gregori*

## ANEXO 2

### Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003

#### Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

#### OPRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

#### TÍTULO I

##### Disposições Preliminares

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

Art. 3º É obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária.

Parágrafo único. A garantia de prioridade compreende:

I – atendimento preferencial imediato e individualizado junto aos órgãos públicos e privados prestadores de serviços à população;

II – preferência na formulação e na execução de políticas sociais públicas específicas;

III – destinação privilegiada de recursos públicos nas áreas relacionadas com a proteção ao idoso;

IV – viabilização de formas alternativas de participação, ocupação e convívio do idoso com as demais gerações;

V – priorização do atendimento do idoso por sua própria família, em detrimento do atendimento asilar, exceto dos que não a possuam ou careçam de condições de manutenção da própria sobrevivência;

VI – capacitação e reciclagem dos recursos humanos nas áreas de geriatria e gerontologia e na prestação de serviços aos idosos;

VII – estabelecimento de mecanismos que favoreçam a divulgação de informações de caráter educativo sobre os aspectos biopsicossociais de envelhecimento;

VIII – garantia de acesso à rede de serviços de saúde

e de assistência social locais.

IX – prioridade no recebimento da restituição do Imposto de Renda. (Incluído pela Lei nº 11.765, de 2008).

Art. 4º Nenhum idoso será objeto de qualquer tipo de negligência, discriminação, violência, crueldade ou opressão, e todo atentado aos seus direitos, por ação ou omissão, será punido na forma da lei.

§ 1º É dever de todos prevenir a ameaça ou violação aos direitos do idoso.

§ 2º As obrigações previstas nesta Lei não excluem da prevenção outras decorrentes dos princípios por ela adotados.

Art. 5º A inobservância das normas de prevenção importará em responsabilidade à pessoa física ou jurídica nos termos da lei.

Art. 6º Todo cidadão tem o dever de comunicar à autoridade competente qualquer forma de violação a esta Lei que tenha testemunhado ou de que tenha conhecimento.

Art. 7º Os Conselhos Nacional, Estaduais, do Distrito Federal e Municipais do Idoso, previstos na Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994, zelarão pelo cumprimento dos direitos do idoso, definidos nesta Lei.

#### TÍTULO II

##### Dos Direitos Fundamentais

##### CAPÍTULO I

###### Do Direito à Vida

Art. 8º O envelhecimento é um direito personalíssimo e a sua proteção um direito social, nos termos desta Lei e da legislação vigente.

Art. 9º É obrigação do Estado, garantir à pessoa idosa a proteção à vida e à saúde, mediante efetivação de políticas sociais públicas que permitam um envelhecimento saudável e em condições de dignidade.

##### CAPÍTULO II

###### Do Direito à Liberdade, ao Respeito e à Dignidade

Art. 10. É obrigação do Estado e da sociedade, assegurar à pessoa idosa a liberdade, o respeito e a dignidade, como pessoa humana e sujeito de direitos civis, políticos, individuais e sociais, garantidos na Constituição e nas leis.

§ 1º O direito à liberdade compreende, entre outros, os seguintes aspectos:

I – faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições

legais;

- II – opinião e expressão;
- III – crença e culto religioso;
- IV – prática de esportes e de diversões;
- V – participação na vida familiar e comunitária;
- VI – participação na vida política, na forma da lei;
- VII – faculdade de buscar refúgio, auxílio e orientação.

§ 2º O direito ao respeito consiste na inviolabilidade da integridade física, psíquica e moral, abrangendo a preservação da imagem, da identidade, da autonomia, de valores, idéias e crenças, dos espaços e dos objetos pessoais.

§ 3º É dever de todos zelar pela dignidade do idoso, colocando-o a salvo de qualquer tratamento desumano, violento, aterrorizante, vexatório ou constrangedor.

### CAPÍTULO III

#### Dos Alimentos

Art. 11. Os alimentos serão prestados ao idoso na forma da lei civil.

Art. 12. A obrigação alimentar é solidária, podendo o idoso optar entre os prestadores.

~~Art. 13. As transações relativas a alimentos poderão ser celebradas perante o Promotor de Justiça, que as referendará, e passarão a ter efeito de título executivo extrajudicial nos termos da lei processual civil.~~

Art. 13. As transações relativas a alimentos poderão ser celebradas perante o Promotor de Justiça ou Defensor Público, que as referendará, e passarão a ter efeito de título executivo extrajudicial nos termos da lei processual civil. (Redação dada pela Lei nº 11.737, de 2008)

Art. 14. Se o idoso ou seus familiares não possuem condições econômicas de prover o seu sustento, impõe-se ao Poder Público esse provimento, no âmbito da assistência social.

### CAPÍTULO IV

#### Do Direito à Saúde

Art. 15. É assegurada a atenção integral à saúde do idoso, por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS, garantindo-lhe o acesso universal e igualitário, em conjunto articulado e contínuo das ações e serviços, para a prevenção, promoção, proteção e recuperação da saúde, incluindo a atenção especial às doenças que afetam preferencialmente os idosos.

§ 1º A prevenção e a manutenção da saúde do idoso serão efetivadas por meio de:

- I – cadastramento da população idosa em base

territorial;

II – atendimento geriátrico e gerontológico em ambulatorios;

III – unidades geriátricas de referência, com pessoal especializado nas áreas de geriatria e gerontologia social;

IV – atendimento domiciliar, incluindo a internação, para a população que dele necessitar e esteja impossibilitada de se locomover, inclusive para idosos abrigados e acolhidos por instituições públicas, filantrópicas ou sem fins lucrativos e eventualmente conveniadas com o Poder Público, nos meios urbano e rural;

V – reabilitação orientada pela geriatria e gerontologia, para redução das seqüelas decorrentes do agravo da saúde.

§ 2º Incumbe ao Poder Público fornecer aos idosos, gratuitamente, medicamentos, especialmente os de uso continuado, assim como próteses, órteses e outros recursos relativos ao tratamento, habilitação ou reabilitação.

§ 3º É vedada a discriminação do idoso nos planos de saúde pela cobrança de valores diferenciados em razão da idade.

§ 4º Os idosos portadores de deficiência ou com limitação incapacitante terão atendimento especializado, nos termos da lei.

Art. 16. Ao idoso internado ou em observação é assegurado o direito a acompanhante, devendo o órgão de saúde proporcionar as condições adequadas para a sua permanência em tempo integral, segundo o critério médico.

Parágrafo único. Caberá ao profissional de saúde responsável pelo tratamento conceder autorização para o acompanhamento do idoso ou, no caso de impossibilidade, justificá-la por escrito.

Art. 17. Ao idoso que esteja no domínio de suas faculdades mentais é assegurado o direito de optar pelo tratamento de saúde que lhe for reputado mais favorável.

Parágrafo único. Não estando o idoso em condições de proceder à opção, esta será feita:

- I – pelo curador, quando o idoso for interditado;
- II – pelos familiares, quando o idoso não tiver curador ou este não puder ser contactado em tempo hábil;
- III – pelo médico, quando ocorrer iminente risco de vida e não houver tempo hábil para consulta a curador ou familiar;

IV – pelo próprio médico, quando não houver curador ou familiar conhecido, caso em que deverá comunicar o fato ao Ministério Público.

Art. 18. As instituições de saúde devem atender aos

## ANEXO 2

critérios mínimos para o atendimento às necessidades do idoso, promovendo o treinamento e a capacitação dos profissionais, assim como orientação a cuidadores familiares e grupos de auto-ajuda.

~~Art. 19. Os casos de suspeita ou confirmação de maus-tratos contra idoso serão obrigatoriamente comunicados pelos profissionais de saúde a quaisquer dos seguintes órgãos:~~

Art. 19. Os casos de suspeita ou confirmação de violência praticada contra idosos serão objeto de notificação compulsória pelos serviços de saúde públicos e privados à autoridade sanitária, bem como serão obrigatoriamente comunicados por eles a quaisquer dos seguintes órgãos: (Redação dada pela Lei nº 12.461, de 2011)

- I – autoridade policial;
- II – Ministério Público;
- III – Conselho Municipal do Idoso;
- IV – Conselho Estadual do Idoso;
- V – Conselho Nacional do Idoso.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, considera-se violência contra o idoso qualquer ação ou omissão praticada em local público ou privado que lhe cause morte, dano ou sofrimento físico ou psicológico. (Incluído pela Lei nº 12.461, de 2011)

§ 2º Aplica-se, no que couber, à notificação compulsória prevista no **caput** deste artigo, o disposto na Lei nº 6.259, de 30 de outubro de 1975. (Incluído pela Lei nº 12.461, de 2011)

### CAPÍTULO V

#### Da Educação, Cultura, Esporte e Lazer

Art. 20. O idoso tem direito a educação, cultura, esporte, lazer, diversões, espetáculos, produtos e serviços que respeitem sua peculiar condição de idade.

Art. 21. O Poder Público criará oportunidades de acesso do idoso à educação, adequando currículos, metodologias e material didático aos programas educacionais a ele destinados.

§ 1º Os cursos especiais para idosos incluirão conteúdo relativo às técnicas de comunicação, computação e demais avanços tecnológicos, para sua integração à vida moderna.

§ 2º Os idosos participarão das comemorações de caráter cívico ou cultural, para transmissão de conhecimentos e vivências às demais gerações, no sentido da preservação da memória e da identidade culturais.

Art. 22. Nos currículos mínimos dos diversos níveis

de ensino formal serão inseridos conteúdos voltados ao processo de envelhecimento, ao respeito e à valorização do idoso, de forma a eliminar o preconceito e a produzir conhecimentos sobre a matéria.

Art. 23. A participação dos idosos em atividades culturais e de lazer será proporcionada mediante descontos de pelo menos 50% (cinquenta por cento) nos ingressos para eventos artísticos, culturais, esportivos e de lazer, bem como o acesso preferencial aos respectivos locais.

Art. 24. Os meios de comunicação manterão espaços ou horários especiais voltados aos idosos, com finalidade informativa, educativa, artística e cultural, e ao público sobre o processo de envelhecimento.

Art. 25. O Poder Público apoiará a criação de universidade aberta para as pessoas idosas e incentivará a publicação de livros e periódicos, de conteúdo e padrão editorial adequados ao idoso, que facilitem a leitura, considerada a natural redução da capacidade visual.

### CAPÍTULO VI

#### Da Profissionalização e do Trabalho

Art. 26. O idoso tem direito ao exercício de atividade profissional, respeitadas suas condições físicas, intelectuais e psíquicas.

Art. 27. Na admissão do idoso em qualquer trabalho ou emprego, é vedada a discriminação e a fixação de limite máximo de idade, inclusive para concursos, ressalvados os casos em que a natureza do cargo o exigir.

Parágrafo único. O primeiro critério de desempate em concurso público será a idade, dando-se preferência ao de idade mais elevada.

Art. 28. O Poder Público criará e estimulará programas de:

I – profissionalização especializada para os idosos, aproveitando seus potenciais e habilidades para atividades regulares e remuneradas;

II – preparação dos trabalhadores para a aposentadoria, com antecedência mínima de 1 (um) ano, por meio de estímulo a novos projetos sociais, conforme seus interesses, e de esclarecimento sobre os direitos sociais e de cidadania;

III – estímulo às empresas privadas para admissão de idosos ao trabalho.

### CAPÍTULO VII

#### Da Previdência Social

Art. 29. Os benefícios de aposentadoria e pensão do Regime Geral da Previdência Social observarão, na sua

concessão, critérios de cálculo que preservem o valor real dos salários sobre os quais incidiram contribuição, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Os valores dos benefícios em manutenção serão reajustados na mesma data de reajuste do salário-mínimo, **pro rata**, de acordo com suas respectivas datas de início ou do seu último reajustamento, com base em percentual definido em regulamento, observados os critérios estabelecidos pela Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

Art. 30. A perda da condição de segurado não será considerada para a concessão da aposentadoria por idade, desde que a pessoa conte com, no mínimo, o tempo de contribuição correspondente ao exigido para efeito de carência na data de requerimento do benefício.

Parágrafo único. O cálculo do valor do benefício previsto no **caput** observará o disposto no **caput** e § 2º do art. 3º da Lei nº 9.876, de 26 de novembro de 1999, ou, não havendo salários-de-contribuição recolhidos a partir da competência de julho de 1994, o disposto no art. 35 da Lei nº 8.213, de 1991.

Art. 31. O pagamento de parcelas relativas a benefícios, efetuado com atraso por responsabilidade da Previdência Social, será atualizado pelo mesmo índice utilizado para os reajustamentos dos benefícios do Regime Geral de Previdência Social, verificado no período compreendido entre o mês que deveria ter sido pago e o mês do efetivo pagamento.

Art. 32. O Dia Mundial do Trabalho, 1º de Maio, é a data-base dos aposentados e pensionistas.

## CAPÍTULO VIII Da Assistência Social

Art. 33. A assistência social aos idosos será prestada, de forma articulada, conforme os princípios e diretrizes previstos na Lei Orgânica da Assistência Social, na Política Nacional do Idoso, no Sistema Único de Saúde e demais normas pertinentes.

Art. 34. Aos idosos, a partir de 65 (sessenta e cinco) anos, que não possuam meios para prover sua subsistência, nem de tê-la provida por sua família, é assegurado o benefício mensal de 1 (um) salário-mínimo, nos termos da Lei Orgânica da Assistência Social – Loas.

Parágrafo único. O benefício já concedido a qualquer membro da família nos termos do **caput** não será computado para os fins do cálculo da renda familiar **per capita** a que se refere a Loas.

Art. 35. Todas as entidades de longa permanência,

ou casa-lar, são obrigadas a firmar contrato de prestação de serviços com a pessoa idosa abrigada.

§ 1º No caso de entidades filantrópicas, ou casa-lar, é facultada a cobrança de participação do idoso no custeio da entidade.

§ 2º O Conselho Municipal do Idoso ou o Conselho Municipal da Assistência Social estabelecerá a forma de participação prevista no § 1º, que não poderá exceder a 70% (setenta por cento) de qualquer benefício previdenciário ou de assistência social percebido pelo idoso.

§ 3º Se a pessoa idosa for incapaz, caberá a seu representante legal firmar o contrato a que se refere o **caput** deste artigo.

Art. 36. O acolhimento de idosos em situação de risco social, por adulto ou núcleo familiar, caracteriza a dependência econômica, para os efeitos legais. (Vigência)

## CAPÍTULO IX Da Habitação

Art. 37. O idoso tem direito a moradia digna, no seio da família natural ou substituta, ou desacompanhado de seus familiares, quando assim o desejar, ou, ainda, em instituição pública ou privada.

§ 1º A assistência integral na modalidade de entidade de longa permanência será prestada quando verificada inexistência de grupo familiar, casa-lar, abandono ou carência de recursos financeiros próprios ou da família.

§ 2º Toda instituição dedicada ao atendimento ao idoso fica obrigada a manter identificação externa visível, sob pena de interdição, além de atender toda a legislação pertinente.

§ 3º As instituições que abrigarem idosos são obrigadas a manter padrões de habitação compatíveis com as necessidades deles, bem como provê-los com alimentação regular e higiene indispensáveis às normas sanitárias e com estas condizentes, sob as penas da lei.

Art. 38. Nos programas habitacionais, públicos ou subsidiados com recursos públicos, o idoso goza de prioridade na aquisição de imóvel para moradia própria, observado o seguinte:

~~— reserva de 3% (três por cento) das unidades residenciais para atendimento aos idosos;~~

I - reserva de pelo menos 3% (três por cento) das unidades habitacionais residenciais para atendimento aos idosos; (Redação dada pela Lei nº 12.418, de 2011)

II – implantação de equipamentos urbanos comunitários voltados ao idoso;

III – eliminação de barreiras arquitetônicas e

## ANEXO 2

urbanísticas, para garantia de acessibilidade ao idoso;

IV – critérios de financiamento compatíveis com os rendimentos de aposentadoria e pensão.

Parágrafo único. As unidades residenciais reservadas para atendimento a idosos devem situar-se, preferencialmente, no pavimento térreo. (Incluído pela Lei nº 12.419, de 2011)

### CAPÍTULO X

#### Do Transporte

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

§ 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade.

§ 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

§ 3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercício da gratuidade nos meios de transporte previstos no **caput** deste artigo.

Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual observar-se-á, nos termos da legislação específica: (Regulamento)

I – a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos;

II – desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II.

Art. 41. É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso.

Art. 42. É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo.

### TÍTULO III

#### Das Medidas de Proteção

##### CAPÍTULO I

#### Das Disposições Gerais

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

- I – por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;
- II – por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;
- III – em razão de sua condição pessoal.

##### CAPÍTULO II

#### Das Medidas Específicas de Proteção

Art. 44. As medidas de proteção ao idoso previstas nesta Lei poderão ser aplicadas, isolada ou cumulativamente, e levarão em conta os fins sociais a que se destinam e o fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários.

Art. 45. Verificada qualquer das hipóteses previstas no art. 43, o Ministério Público ou o Poder Judiciário, a requerimento daquele, poderá determinar, dentre outras, as seguintes medidas:

- I – encaminhamento à família ou curador, mediante termo de responsabilidade;
- II – orientação, apoio e acompanhamento temporários;
- III – requisição para tratamento de sua saúde, em regime ambulatorial, hospitalar ou domiciliar;
- IV – inclusão em programa oficial ou comunitário de auxílio, orientação e tratamento a usuários dependentes de drogas lícitas ou ilícitas, ao próprio idoso ou à pessoa de sua convivência que lhe cause perturbação;
- V – abrigo em entidade;
- VI – abrigo temporário.

### TÍTULO IV

#### Da Política de Atendimento ao Idoso

##### CAPÍTULO I

#### Disposições Gerais

Art. 46. A política de atendimento ao idoso far-se-á por meio do conjunto articulado de ações governamentais e não-governamentais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 47. São linhas de ação da política de atendimento:

I – políticas sociais básicas, previstas na Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994;

II – políticas e programas de assistência social, em caráter supletivo, para aqueles que necessitarem;

III – serviços especiais de prevenção e atendimento às vítimas de negligência, maus-tratos, exploração, abuso, crueldade e opressão;

IV – serviço de identificação e localização de parentes ou responsáveis por idosos abandonados em hospitais e instituições de longa permanência;

V – proteção jurídico-social por entidades de defesa dos direitos dos idosos;

VI – mobilização da opinião pública no sentido da participação dos diversos segmentos da sociedade no atendimento do idoso.

## CAPÍTULO II

### Das Entidades de Atendimento ao Idoso

Art. 48. As entidades de atendimento são responsáveis pela manutenção das próprias unidades, observadas as normas de planejamento e execução emanadas do órgão competente da Política Nacional do Idoso, conforme a Lei nº 8.842, de 1994.

Parágrafo único. As entidades governamentais e não-governamentais de assistência ao idoso ficam sujeitas à inscrição de seus programas, junto ao órgão competente da Vigilância Sanitária e Conselho Municipal da Pessoa Idosa, e em sua falta, junto ao Conselho Estadual ou Nacional da Pessoa Idosa, especificando os regimes de atendimento, observados os seguintes requisitos:

I – oferecer instalações físicas em condições adequadas de habitabilidade, higiene, salubridade e segurança;

II – apresentar objetivos estatutários e plano de trabalho compatíveis com os princípios desta Lei;

III – estar regularmente constituída;

IV – demonstrar a idoneidade de seus dirigentes.

Art. 49. As entidades que desenvolvam programas de institucionalização de longa permanência adotarão os seguintes princípios:

I – preservação dos vínculos familiares;

II – atendimento personalizado e em pequenos grupos;

III – manutenção do idoso na mesma instituição, salvo em caso de força maior;

IV – participação do idoso nas atividades comunitárias, de caráter interno e externo;

V – observância dos direitos e garantias dos idosos;

VI – preservação da identidade do idoso e oferecimento de ambiente de respeito e dignidade.

Parágrafo único. O dirigente de instituição prestadora de atendimento ao idoso responderá civil e criminalmente pelos atos que praticar em detrimento do idoso, sem prejuízo das sanções administrativas.

Art. 50. Constituem obrigações das entidades de atendimento:

I – celebrar contrato escrito de prestação de serviço com o idoso, especificando o tipo de atendimento, as obrigações da entidade e prestações decorrentes do contrato, com os respectivos preços, se for o caso;

II – observar os direitos e as garantias de que são titulares os idosos;

III – fornecer vestuário adequado, se for pública, e alimentação suficiente;

IV – oferecer instalações físicas em condições adequadas de habitabilidade;

V – oferecer atendimento personalizado;

VI – diligenciar no sentido da preservação dos vínculos familiares;

VII – oferecer acomodações apropriadas para recebimento de visitas;

VIII – proporcionar cuidados à saúde, conforme a necessidade do idoso;

IX – promover atividades educacionais, esportivas, culturais e de lazer;

X – propiciar assistência religiosa àqueles que desejarem, de acordo com suas crenças;

XI – proceder a estudo social e pessoal de cada caso;

XII – comunicar à autoridade competente de saúde toda ocorrência de idoso portador de doenças infecto-contagiosas;

XIII – providenciar ou solicitar que o Ministério Público requirite os documentos necessários ao exercício da cidadania àqueles que não os tiverem, na forma da lei;

XIV – fornecer comprovante de depósito dos bens móveis que receberem dos idosos;

XV – manter arquivo de anotações onde constem data e circunstâncias do atendimento, nome do idoso, responsável, parentes, endereços, cidade, relação de seus pertences, bem como o valor de contribuições, e suas alterações, se houver, e demais dados que possibilitem sua identificação e a individualização do atendimento;

XVI – comunicar ao Ministério Público, para as providências cabíveis, a situação de abandono moral ou material por parte dos familiares;

## ANEXO 2

XVII – manter no quadro de pessoal profissionais com formação específica.

Art. 51. As instituições filantrópicas ou sem fins lucrativos prestadoras de serviço ao idoso terão direito à assistência judiciária gratuita.

### CAPÍTULO III

#### Da Fiscalização das Entidades de Atendimento

Art. 52. As entidades governamentais e não-governamentais de atendimento ao idoso serão fiscalizadas pelos Conselhos do Idoso, Ministério Público, Vigilância Sanitária e outros previstos em lei.

Art. 53. O art. 7º da Lei nº 8.842, de 1994, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º Compete aos Conselhos de que trata o art. 6º desta Lei a supervisão, o acompanhamento, a fiscalização e a avaliação da política nacional do idoso, no âmbito das respectivas instâncias político-administrativas.” (NR)

Art. 54. Será dada publicidade das prestações de contas dos recursos públicos e privados recebidos pelas entidades de atendimento.

Art. 55. As entidades de atendimento que descumprirem as determinações desta Lei ficarão sujeitas, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal de seus dirigentes ou prepostos, às seguintes penalidades, observado o devido processo legal:

I – as entidades governamentais:

- a) advertência;
- b) afastamento provisório de seus dirigentes;
- c) afastamento definitivo de seus dirigentes;
- d) fechamento de unidade ou interdição de programa;

II – as entidades não-governamentais:

- a) advertência;
- b) multa;
- c) suspensão parcial ou total do repasse de verbas públicas;
- d) interdição de unidade ou suspensão de programa;
- e) proibição de atendimento a idosos a bem do interesse público.

§ 1º Havendo danos aos idosos abrigados ou qualquer tipo de fraude em relação ao programa, caberá o afastamento provisório dos dirigentes ou a interdição da unidade e a suspensão do programa.

§ 2º A suspensão parcial ou total do repasse de verbas públicas ocorrerá quando verificada a má aplicação ou desvio de finalidade dos recursos.

§ 3º Na ocorrência de infração por entidade de

atendimento, que coloque em risco os direitos assegurados nesta Lei, será o fato comunicado ao Ministério Público, para as providências cabíveis, inclusive para promover a suspensão das atividades ou dissolução da entidade, com a proibição de atendimento a idosos a bem do interesse público, sem prejuízo das providências a serem tomadas pela Vigilância Sanitária.

§ 4º Na aplicação das penalidades, serão consideradas a natureza e a gravidade da infração cometida, os danos que dela provierem para o idoso, as circunstâncias agravantes ou atenuantes e os antecedentes da entidade.

### CAPÍTULO IV

#### Das Infrações Administrativas

Art. 56. Deixar a entidade de atendimento de cumprir as determinações do art. 50 desta Lei:

Pena – multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 3.000,00 (três mil reais), se o fato não for caracterizado como crime, podendo haver a interdição do estabelecimento até que sejam cumpridas as exigências legais.

Parágrafo único. No caso de interdição do estabelecimento de longa permanência, os idosos abrigados serão transferidos para outra instituição, a expensas do estabelecimento interditado, enquanto durar a interdição.

Art. 57. Deixar o profissional de saúde ou o responsável por estabelecimento de saúde ou instituição de longa permanência de comunicar à autoridade competente os casos de crimes contra idoso de que tiver conhecimento:

Pena – multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 3.000,00 (três mil reais), aplicada em dobro no caso de reincidência.

Art. 58. Deixar de cumprir as determinações desta Lei sobre a prioridade no atendimento ao idoso:

Pena – multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 1.000,00 (um mil reais) e multa civil a ser estipulada pelo juiz, conforme o dano sofrido pelo idoso.

### CAPÍTULO V

#### Da Apuração Administrativa de Infração às Normas de Proteção ao Idoso

Art. 59. Os valores monetários expressos no Capítulo IV serão atualizados anualmente, na forma da lei.

Art. 60. O procedimento para a imposição de penalidade administrativa por infração às normas de proteção ao idoso terá início com requisição do Ministério

Público ou auto de infração elaborado por servidor efetivo e assinado, se possível, por duas testemunhas.

§ 1º No procedimento iniciado com o auto de infração poderão ser usadas fórmulas impressas, especificando-se a natureza e as circunstâncias da infração.

§ 2º Sempre que possível, à verificação da infração seguir-se-á a lavratura do auto, ou este será lavrado dentro de 24 (vinte e quatro) horas, por motivo justificado.

Art. 61. O autuado terá prazo de 10 (dez) dias para a apresentação da defesa, contado da data da intimação, que será feita:

I – pelo autuante, no instrumento de autuação, quando for lavrado na presença do infrator;

II – por via postal, com aviso de recebimento.

Art. 62. Havendo risco para a vida ou à saúde do idoso, a autoridade competente aplicará à entidade de atendimento as sanções regulamentares, sem prejuízo da iniciativa e das providências que vierem a ser adotadas pelo Ministério Público ou pelas demais instituições legitimadas para a fiscalização.

Art. 63. Nos casos em que não houver risco para a vida ou a saúde da pessoa idosa abrigada, a autoridade competente aplicará à entidade de atendimento as sanções regulamentares, sem prejuízo da iniciativa e das providências que vierem a ser adotadas pelo Ministério Público ou pelas demais instituições legitimadas para a fiscalização.

## CAPÍTULO VI

### Da Apuração Judicial de Irregularidades em Entidade de Atendimento

Art. 64. Aplicam-se, subsidiariamente, ao procedimento administrativo de que trata este Capítulo as disposições das Leis nºs 6.437, de 20 de agosto de 1977, e 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

Art. 65. O procedimento de apuração de irregularidade em entidade governamental e não-governamental de atendimento ao idoso terá início mediante petição fundamentada de pessoa interessada ou iniciativa do Ministério Público.

Art. 66. Havendo motivo grave, poderá a autoridade judiciária, ouvido o Ministério Público, decretar liminarmente o afastamento provisório do dirigente da entidade ou outras medidas que julgar adequadas, para evitar lesão aos direitos do idoso, mediante decisão fundamentada.

Art. 67. O dirigente da entidade será citado para, no prazo de 10 (dez) dias, oferecer resposta escrita, podendo juntar documentos e indicar as provas a produzir.

Art. 68. Apresentada a defesa, o juiz procederá na

conformidade do art. 69 ou, se necessário, designará audiência de instrução e julgamento, deliberando sobre a necessidade de produção de outras provas.

§ 1º Salvo manifestação em audiência, as partes e o Ministério Público terão 5 (cinco) dias para oferecer alegações finais, decidindo a autoridade judiciária em igual prazo.

§ 2º Em se tratando de afastamento provisório ou definitivo de dirigente de entidade governamental, a autoridade judiciária oficiará a autoridade administrativa imediatamente superior ao afastado, fixando-lhe prazo de 24 (vinte e quatro) horas para proceder à substituição.

§ 3º Antes de aplicar qualquer das medidas, a autoridade judiciária poderá fixar prazo para a remoção das irregularidades verificadas. Satisfeitas as exigências, o processo será extinto, sem julgamento do mérito.

§ 4º A multa e a advertência serão impostas ao dirigente da entidade ou ao responsável pelo programa de atendimento.

## TÍTULO V

### Do Acesso à Justiça

#### CAPÍTULO I

##### Disposições Gerais

Art. 69. Aplica-se, subsidiariamente, às disposições deste Capítulo, o procedimento sumário previsto no Código de Processo Civil, naquilo que não contrarie os prazos previstos nesta Lei.

Art. 70. O Poder Público poderá criar varas especializadas e exclusivas do idoso.

Art. 71. É assegurada prioridade na tramitação dos processos e procedimentos e na execução dos atos e diligências judiciais em que figure como parte ou interveniente pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, em qualquer instância.

§ 1º O interessado na obtenção da prioridade a que alude este artigo, fazendo prova de sua idade, requererá o benefício à autoridade judiciária competente para decidir o feito, que determinará as providências a serem cumpridas, anotando-se essa circunstância em local visível nos autos do processo.

§ 2º A prioridade não cessará com a morte do beneficiado, estendendo-se em favor do cônjuge supérstite, companheiro ou companheira, com união estável, maior de 60 (sessenta) anos.

§ 3º A prioridade se estende aos processos e procedimentos na Administração Pública, empresas prestadoras de serviços públicos e instituições financeiras, ao atendimento preferencial junto à

## ANEXO 2

Defensoria Pública da União, dos Estados e do Distrito Federal em relação aos Serviços de Assistência Judiciária.

§ 4º Para o atendimento prioritário será garantido ao idoso o fácil acesso aos assentos e caixas, identificados com a destinação a idosos em local visível e caracteres legíveis.

### CAPÍTULO II

#### Do Ministério Público

Art. 72. (VETADO)

Art. 73. As funções do Ministério Público, previstas nesta Lei, serão exercidas nos termos da respectiva Lei Orgânica.

Art. 74. Compete ao Ministério Público:

I – instaurar o inquérito civil e a ação civil pública para a proteção dos direitos e interesses difusos ou coletivos, individuais indisponíveis e individuais homogêneos do idoso;

II – promover e acompanhar as ações de alimentos, de interdição total ou parcial, de designação de curador especial, em circunstâncias que justifiquem a medida e oficiar em todos os feitos em que se discutam os direitos de idosos em condições de risco;

III – atuar como substituto processual do idoso em situação de risco, conforme o disposto no art. 43 desta Lei;

IV – promover a revogação de instrumento procuratório do idoso, nas hipóteses previstas no art. 43 desta Lei, quando necessário ou o interesse público justificar;

V – instaurar procedimento administrativo e, para instruí-lo:

a) expedir notificações, colher depoimentos ou esclarecimentos e, em caso de não comparecimento injustificado da pessoa notificada, requisitar condução coercitiva, inclusive pela Polícia Civil ou Militar;

b) requisitar informações, exames, perícias e documentos de autoridades municipais, estaduais e federais, da administração direta e indireta, bem como promover inspeções e diligências investigatórias;

c) requisitar informações e documentos particulares de instituições privadas;

VI – instaurar sindicâncias, requisitar diligências investigatórias e a instauração de inquérito policial, para a apuração de ilícitos ou infrações às normas de proteção ao idoso;

VII – zelar pelo efetivo respeito aos direitos e garantias legais assegurados ao idoso, promovendo as medidas judiciais e extrajudiciais cabíveis;

VIII – inspecionar as entidades públicas e particulares

de atendimento e os programas de que trata esta Lei, adotando de pronto as medidas administrativas ou judiciais necessárias à remoção de irregularidades porventura verificadas;

IX – requisitar força policial, bem como a colaboração dos serviços de saúde, educacionais e de assistência social, públicos, para o desempenho de suas atribuições;

X – referendar transações envolvendo interesses e direitos dos idosos previstos nesta Lei.

§ 1º A legitimação do Ministério Público para as ações cíveis previstas neste artigo não impede a de terceiros, nas mesmas hipóteses, segundo dispuser a lei.

§ 2º As atribuições constantes deste artigo não excluem outras, desde que compatíveis com a finalidade e atribuições do Ministério Público.

§ 3º O representante do Ministério Público, no exercício de suas funções, terá livre acesso a toda entidade de atendimento ao idoso.

Art. 75. Nos processos e procedimentos em que não for parte, atuará obrigatoriamente o Ministério Público na defesa dos direitos e interesses de que cuida esta Lei, hipóteses em que terá vista dos autos depois das partes, podendo juntar documentos, requerer diligências e produção de outras provas, usando os recursos cabíveis.

Art. 76. A intimação do Ministério Público, em qualquer caso, será feita pessoalmente.

Art. 77. A falta de intervenção do Ministério Público acarreta a nulidade do feito, que será declarada de ofício pelo juiz ou a requerimento de qualquer interessado.

### CAPÍTULO III

#### Da Proteção Judicial dos Interesses Difusos, Coletivos e Individuais Indisponíveis ou Homogêneos

Art. 78. As manifestações processuais do representante do Ministério Público deverão ser fundamentadas.

Art. 79. Regem-se pelas disposições desta Lei as ações de responsabilidade por ofensa aos direitos assegurados ao idoso, referentes à omissão ou ao oferecimento insatisfatório de:

I – acesso às ações e serviços de saúde;

II – atendimento especializado ao idoso portador de deficiência ou com limitação incapacitante;

III – atendimento especializado ao idoso portador de doença infecto-contagiosa;

IV – serviço de assistência social visando ao amparo do idoso.

Parágrafo único. As hipóteses previstas neste artigo não excluem da proteção judicial outros interesses

difusos, coletivos, individuais indisponíveis ou homogêneos, próprios do idoso, protegidos em lei.

Art. 80. As ações previstas neste Capítulo serão propostas no foro do domicílio do idoso, cujo juízo terá competência absoluta para processar a causa, ressalvadas as competências da Justiça Federal e a competência originária dos Tribunais Superiores.

Art. 81. Para as ações cíveis fundadas em interesses difusos, coletivos, individuais indisponíveis ou homogêneos, consideram-se legitimados, concorrentemente:

I – o Ministério Público;

II – a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;

III – a Ordem dos Advogados do Brasil;

IV – as associações legalmente constituídas há pelo menos 1 (um) ano e que incluam entre os fins institucionais a defesa dos interesses e direitos da pessoa idosa, dispensada a autorização da assembleia, se houver prévia autorização estatutária.

§ 1º Admitir-se-á litisconsórcio facultativo entre os Ministérios Públicos da União e dos Estados na defesa dos interesses e direitos de que cuida esta Lei.

§ 2º Em caso de desistência ou abandono da ação por associação legitimada, o Ministério Público ou outro legitimado deverá assumir a titularidade ativa.

Art. 82. Para defesa dos interesses e direitos protegidos por esta Lei, são admissíveis todas as espécies de ação pertinentes.

Parágrafo único. Contra atos ilegais ou abusivos de autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições de Poder Público, que lesem direito líquido e certo previsto nesta Lei, caberá ação mandamental, que se regerá pelas normas da lei do mandado de segurança.

Art. 83. Na ação que tenha por objeto o cumprimento de obrigação de fazer ou não-fazer, o juiz concederá a tutela específica da obrigação ou determinará providências que assegurem o resultado prático equivalente ao adimplemento.

§ 1º Sendo relevante o fundamento da demanda e havendo justificado receio de ineficácia do provimento final, é lícito ao juiz conceder a tutela liminarmente ou após justificação prévia, na forma do art. 273 do Código de Processo Civil.

§ 2º O juiz poderá, na hipótese do § 1º ou na sentença, impor multa diária ao réu, independentemente do pedido do autor, se for suficiente ou compatível com a obrigação, fixando prazo razoável para o cumprimento do preceito.

§ 3º A multa só será exigível do réu após o trânsito em julgado da sentença favorável ao autor, mas será devida

desde o dia em que se houver configurado.

Art. 84. Os valores das multas previstas nesta Lei reverterão ao Fundo do Idoso, onde houver, ou na falta deste, ao Fundo Municipal de Assistência Social, ficando vinculados ao atendimento ao idoso.

Parágrafo único. As multas não recolhidas até 30 (trinta) dias após o trânsito em julgado da decisão serão exigidas por meio de execução promovida pelo Ministério Público, nos mesmos autos, facultada igual iniciativa aos demais legitimados em caso de inércia daquele.

Art. 85. O juiz poderá conferir efeito suspensivo aos recursos, para evitar dano irreparável à parte.

Art. 86. Transitada em julgado a sentença que impuser condenação ao Poder Público, o juiz determinará a remessa de peças à autoridade competente, para apuração da responsabilidade civil e administrativa do agente a que se atribua a ação ou omissão.

Art. 87. Decorridos 60 (sessenta) dias do trânsito em julgado da sentença condenatória favorável ao idoso sem que o autor lhe promova a execução, deverá fazê-lo o Ministério Público, facultada, igual iniciativa aos demais legitimados, como assistentes ou assumindo o pólo ativo, em caso de inércia desse órgão.

Art. 88. Nas ações de que trata este Capítulo, não haverá adiantamento de custas, emolumentos, honorários periciais e quaisquer outras despesas.

Parágrafo único. Não se imporá sucumbência ao Ministério Público.

Art. 89. Qualquer pessoa poderá, e o servidor deverá, provocar a iniciativa do Ministério Público, prestando-lhe informações sobre os fatos que constituam objeto de ação civil e indicando-lhe os elementos de convicção.

Art. 90. Os agentes públicos em geral, os juízes e tribunais, no exercício de suas funções, quando tiverem conhecimento de fatos que possam configurar crime de ação pública contra idoso ou ensejar a propositura de ação para sua defesa, devem encaminhar as peças pertinentes ao Ministério Público, para as providências cabíveis.

Art. 91. Para instruir a petição inicial, o interessado poderá requerer às autoridades competentes as certidões e informações que julgar necessárias, que serão fornecidas no prazo de 10 (dez) dias.

Art. 92. O Ministério Público poderá instaurar sob sua presidência, inquérito civil, ou requisitar, de qualquer pessoa, organismo público ou particular, certidões, informações, exames ou perícias, no prazo que assinalar, o qual não poderá ser inferior a 10 (dez) dias.

§ 1º Se o órgão do Ministério Público, esgotadas todas as diligências, se convencer da inexistência de fundamento para a propositura da ação civil ou de peças

## ANEXO 2

informativas, determinará o seu arquivamento, fazendo-o fundamentadamente.

§ 2º Os autos do inquérito civil ou as peças de informação arquivados serão remetidos, sob pena de se incorrer em falta grave, no prazo de 3 (três) dias, ao Conselho Superior do Ministério Público ou à Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público.

§ 3º Até que seja homologado ou rejeitado o arquivamento, pelo Conselho Superior do Ministério Público ou por Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público, as associações legitimadas poderão apresentar razões escritas ou documentos, que serão juntados ou anexados às peças de informação.

§ 4º Deixando o Conselho Superior ou a Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público de homologar a promoção de arquivamento, será designado outro membro do Ministério Público para o ajuizamento da ação.

### TÍTULO VI

#### Dos Crimes

#### CAPÍTULO I

##### Disposições Gerais

Art. 93. Aplicam-se subsidiariamente, no que couber, as disposições da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985.

Art. 94. Aos crimes previstos nesta Lei, cuja pena máxima privativa de liberdade não ultrapasse 4 (quatro) anos, aplica-se o procedimento previsto na Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, e, subsidiariamente, no que couber, as disposições do Código Penal e do Código de Processo Penal. (Vide ADI 3.096-5 - STF)

#### CAPÍTULO II

##### Dos Crimes em Espécie

Art. 95. Os crimes definidos nesta Lei são de ação penal pública incondicionada, não se lhes aplicando os arts. 181 e 182 do Código Penal.

Art. 96. Discriminar pessoa idosa, impedindo ou dificultando seu acesso a operações bancárias, aos meios de transporte, ao direito de contratar ou por qualquer outro meio ou instrumento necessário ao exercício da cidadania, por motivo de idade:

Pena – reclusão de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa.

§ 1º Na mesma pena incorre quem desdenhar, humilhar, menosprezar ou discriminar pessoa idosa, por qualquer motivo.

§ 2º A pena será aumentada de 1/3 (um terço) se a vítima se encontrar sob os cuidados ou responsabilidade do agente.

Art. 97. Deixar de prestar assistência ao idoso, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, em situação de iminente perigo, ou recusar, retardar ou dificultar sua assistência à saúde, sem justa causa, ou não pedir, nesses casos, o socorro de autoridade pública:

Pena – detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa.

Parágrafo único. A pena é aumentada de metade, se da omissão resulta lesão corporal de natureza grave, e triplicada, se resulta a morte.

Art. 98. Abandonar o idoso em hospitais, casas de saúde, entidades de longa permanência, ou congêneres, ou não prover suas necessidades básicas, quando obrigado por lei ou mandado:

Pena – detenção de 6 (seis) meses a 3 (três) anos e multa.

Art. 99. Expor a perigo a integridade e a saúde, física ou psíquica, do idoso, submetendo-o a condições desumanas ou degradantes ou privando-o de alimentos e cuidados indispensáveis, quando obrigado a fazê-lo, ou sujeitando-o a trabalho excessivo ou inadequado:

Pena – detenção de 2 (dois) meses a 1 (um) ano e multa.

§ 1º Se do fato resulta lesão corporal de natureza grave:

Pena – reclusão de 1 (um) a 4 (quatro) anos.

§ 2º Se resulta a morte:

Pena – reclusão de 4 (quatro) a 12 (doze) anos.

Art. 100. Constitui crime punível com reclusão de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa:

I – obstar o acesso de alguém a qualquer cargo público por motivo de idade;

II – negar a alguém, por motivo de idade, emprego ou trabalho;

III – recusar, retardar ou dificultar atendimento ou deixar de prestar assistência à saúde, sem justa causa, a pessoa idosa;

IV – deixar de cumprir, retardar ou frustrar, sem justo motivo, a execução de ordem judicial expedida na ação civil a que alude esta Lei;

V – recusar, retardar ou omitir dados técnicos indispensáveis à propositura da ação civil objeto desta Lei, quando requisitados pelo Ministério Público.

Art. 101. Deixar de cumprir, retardar ou frustrar, sem justo motivo, a execução de ordem judicial expedida nas ações em que for parte ou interveniente o idoso:

Pena – detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa.

Art. 102. Apropriar-se de ou desviar bens, proventos, pensão ou qualquer outro rendimento do idoso, dando-lhes aplicação diversa da de sua finalidade:

Pena – reclusão de 1 (um) a 4 (quatro) anos e multa.

Art. 103. Negar o acolhimento ou a permanência do idoso, como abrigado, por recusa deste em outorgar procuração à entidade de atendimento:

Pena – detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa.

Art. 104. Reter o cartão magnético de conta bancária relativa a benefícios, proventos ou pensão do idoso, bem como qualquer outro documento com objetivo de assegurar recebimento ou ressarcimento de dívida:

Pena – detenção de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos e multa.

Art. 105. Exibir ou veicular, por qualquer meio de comunicação, informações ou imagens depreciativas ou injuriosas à pessoa do idoso:

Pena – detenção de 1 (um) a 3 (três) anos e multa.

Art. 106. Induzir pessoa idosa sem discernimento de seus atos a outorgar procuração para fins de administração de bens ou deles dispor livremente:

Pena – reclusão de 2 (dois) a 4 (quatro) anos.

Art. 107. Coagir, de qualquer modo, o idoso a doar, contratar, testar ou outorgar procuração:

Pena – reclusão de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

Art. 108. Lavrar ato notarial que envolva pessoa idosa sem discernimento de seus atos, sem a devida representação legal:

Pena – reclusão de 2 (dois) a 4 (quatro) anos.

## TÍTULO VII

### Disposições Finais e Transitórias

Art. 109. Impedir ou embaraçar ato do representante do Ministério Público ou de qualquer outro agente fiscalizador:

Pena – reclusão de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa.

Art. 110. O Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, Código Penal, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 61. ....

II - .....

h) contra criança, maior de 60 (sessenta) anos, enfermo ou mulher grávida;

.....” (NR)

“Art. 121. ....

§ 4º No homicídio culposo, a pena é aumentada de 1/3 (um terço), se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as conseqüências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante. Sendo doloso o homicídio, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) se o crime é praticado contra pessoa menor de 14 (quatorze) ou maior de 60 (sessenta) anos.

.....” (NR)

“Art. 133. ....

§ 3º .....

III – se a vítima é maior de 60 (sessenta) anos.” (NR)

“Art. 140. ....

§ 3º Se a injúria consiste na utilização de elementos referentes a raça, cor, etnia, religião, origem ou a condição de pessoa idosa ou portadora de deficiência:

..... (NR)

“Art. 141. ....

IV – contra pessoa maior de 60 (sessenta) anos ou portadora de deficiência, exceto no caso de injúria.

.....” (NR)

“Art. 148. ....

§ 1º.....

I – se a vítima é ascendente, descendente, cônjuge do agente ou maior de 60 (sessenta) anos.

.....” (NR)

“Art. 159.....

§ 1º Se o seqüestro dura mais de 24 (vinte e quatro) horas, se o seqüestrado é menor de 18 (dezoito) ou maior de 60 (sessenta) anos, ou se o crime é cometido por bando ou quadrilha.

.....” (NR)

“Art. 183.....

III – se o crime é praticado contra pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.” (NR)

“Art. 244. Deixar, sem justa causa, de prover a subsistência do cônjuge, ou de filho menor de 18 (dezoito) anos ou inapto para o trabalho, ou de ascendente inválido ou maior de 60 (sessenta) anos, não lhes proporcionando os recursos necessários ou faltando ao pagamento de pensão alimentícia judicialmente acordada, fixada ou majorada; deixar, sem justa causa, de socorrer descendente ou ascendente, gravemente enfermo:

.....” (NR)

Art. 111. O O art. 21 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, Lei das Contravenções Penais, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

## ANEXO 2

“Art. 21.....”

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) até a metade se a vítima é maior de 60 (sessenta) anos.” (NR)

Art. 112. O inciso II do § 4º do art. 1º da Lei nº 9.455, de 7 de abril de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º.....”

§ 4º.....”

II – se o crime é cometido contra criança, gestante, portador de deficiência, adolescente ou maior de 60 (sessenta) anos;

.....” (NR)

Art. 113. O inciso III do art. 18 da Lei nº 6.368, de 21 de outubro de 1976, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 18.....”

III – se qualquer deles decorrer de associação ou visar a menores de 21 (vinte e um) anos ou a pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos ou a quem tenha, por qualquer causa, diminuída ou suprimida a capacidade de discernimento ou de autodeterminação:

.....” (NR)

Art. 114. O art 1º da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º As pessoas portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.” (NR)

Art. 115. O Orçamento da Seguridade Social destinará ao Fundo Nacional de Assistência Social, até que o Fundo Nacional do Idoso seja criado, os recursos necessários, em cada exercício financeiro, para aplicação em programas e ações relativos ao idoso.

Art. 116. Serão incluídos nos censos demográficos dados relativos à população idosa do País.

Art. 117. O Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional projeto de lei revendo os critérios de concessão do Benefício de Prestação Continuada previsto na Lei Orgânica da Assistência Social, de forma a garantir que o acesso ao direito seja condizente com o estágio de desenvolvimento sócio-econômico alcançado pelo País.

Art. 118. Esta Lei entra em vigor decorridos 90 (noventa) dias da sua publicação, ressalvado o disposto no **caput** do art. 36, que vigorará a partir de 1º de janeiro de 2004.

Brasília, 1º de outubro de 2003; 182ª da Independência e 115ª da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Márcio Thomaz Bastos

Antonio Palocci Filho

Rubem Fonseca Filho

Humberto Sérgio Costa Lima

Guido Mantega

Ricardo José Ribeiro Berzoini

Benedita Souza da Silva Sampaio

*Álvaro Augusto Ribeiro Costa*

## RESOLUÇÃO 302 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008

Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando que as questões de estacionamento de veículo são de interesse estratégico para o trânsito e para a ordenação dos espaços públicos;

Considerando a necessidade de definir e regulamentar os diversos tipos de áreas de estacionamentos específicos de veículos e área de segurança de edificação pública, resolve:

Art.1º As áreas destinadas ao estacionamento específico, regulamentado em via pública aberta à circulação, são estabelecidas e regulamentadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito com circunscrição sobre a via, nos termos desta Resolução.

Art.2º Para efeito desta Resolução são definidas as seguintes áreas de estacionamentos específicos:

I – Área de estacionamento para veículo de aluguel é a parte da via sinalizada para o estacionamento exclusivo de veículos de categoria de aluguel que prestam serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização do poder concedente.

II - Área de estacionamento para veículo de portador de deficiência física é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte portador de deficiência física, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica.

III - Área de estacionamento para veículo de idoso é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte idoso, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica.

IV - Área de estacionamento para a operação de carga e descarga é a parte da via sinalizada para este fim, conforme definido no Anexo I do CTB.

V - Área de estacionamento de ambulância é a parte da via sinalizada, próximo a hospitais, centros de atendimentos de emergência e locais estratégicos para o estacionamento exclusivo de ambulâncias devidamente identificadas.

VI - Área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

VII - Área de estacionamento de curta duração é a parte da via sinalizada para estacionamento não pago, com uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos.

VIII - Área de estacionamento de viaturas policiais é a parte da via sinalizada, limitada à testada das instituições de segurança pública, para o estacionamento exclusivo de viaturas policiais devidamente caracterizadas.

Art. 3º. As áreas de estacionamento previstas no art. 2º devem ser sinalizadas conforme padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 4º. Não serão regulamentadas as áreas de estacionamento específico previstas no art. 2º, incisos II, IV, V e VIII desta Resolução quando a edificação dispuser de área de estacionamento interna e/ou não atender ao disposto no art. 93 do CTB.

Art. 5º. Área de Segurança é a parte da via necessária à segurança das edificações públicas ou consideradas especiais, com extensão igual à testada do imóvel, nas quais a parada e o estacionamento são proibidos, sendo vedado o seu uso para estacionamento por qualquer veículo.

§ 1º Esta área é estabelecida pelas autoridades máximas locais representativas da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios, vinculados à Segurança Pública;

§ 2º O projeto, implantação, sinalização e fiscalização da área de segurança são de competência do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via, decorrente de solicitação formal, cabendo-lhe aplicar as penalidades e medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro;

§ 3º A área de segurança deve ser sinalizada com o sinal R-6c "Proibido Parar e Estacionar", com a informação complementar "Área de Segurança".

Art. 6º. Fica vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta Resolução.

Art. 7º. Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução.

Art. 8º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogada a Resolução nº 592/82 e as demais disposições em contrário.

Alfredo Peres da Silva

Presidente

Marcelo Paiva dos Santos

Ministério da Justiça

Rui César da Silveira Barbosa

Ministério da Defesa

Edson Dias Gonçalves

Ministério dos Transportes

Jose Antonio Silvério

Ministério da Ciência e Tecnologia

Carlos Alberto Ferreira dos Santos

Ministério do Meio Ambiente

Valter Chaves Costa

Ministério da Saúde

## ANEXO 2

### RESOLUÇÃO 303 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008

Dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos destinadas exclusivamente às pessoas idosas.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso de vagas regulamentadas para estacionamento exclusivo de veículos utilizados por idosos;

Considerando a Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, que em seu art. 41 estabelece a obrigatoriedade de se destinar 5% (cinco por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por idosos, resolve:

Art. 1º As vagas reservadas para os idosos serão sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via utilizando o sinal de regulamentação R-6b "Estacionamento regulamentado" com informação complementar e a legenda "IDOSO", conforme Anexo I desta Resolução e os padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 2º Para uniformizar os procedimentos de fiscalização deverá ser adotado o modelo da credencial previsto no Anexo II desta Resolução.

§ 1º A credencial confeccionada no modelo definido por esta Resolução terá validade em todo o território nacional.

§ 2º A credencial prevista neste artigo será emitida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Município de domicílio da pessoa idosa a ser credenciada.

§ 3º Caso o Município ainda não esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, a credencial será expedida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado.

Art. 3º Os veículos estacionados nas vagas reservadas de que trata esta Resolução deverão exibir a credencial a que se refere o art. 2º sobre o painel do veículo, com a frente voltada para cima.

Art. 4º O uso de vagas destinadas às pessoas idosas em desacordo com o disposto nesta Resolução caracteriza infração prevista no art. 181, inciso XVII do CTB.

Art. 5º A autorização poderá ser suspensa ou cassada, a qualquer tempo, a critério do órgão emissor,

se verificada quaisquer das seguintes irregularidades na credencial:

I - uso de cópia efetuada por qualquer processo;

II - rasurada ou falsificada;

III - em desacordo com as disposições contidas nesta Resolução, especialmente se constatada que a vaga especial não foi utilizada por idoso.

Art. 6º. Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução.

Art. 7º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Alfredo Peres da Silva

Presidente

Marcelo Paiva dos Santos

Ministério da Justiça

Rui César da Silveira Barbosa

Ministério da Defesa

Edson Dias Gonçalves

Ministério dos Transportes

Jose Antonio Silvério

Ministério da Ciência e Tecnologia

Carlos Alberto Ferreira dos Santos

Ministério do Meio Ambiente

Valter Chaves Costa

Ministério da Saúde

### RESOLUÇÃO 304 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008

Dispõe sobre as vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso de vagas regulamentadas para estacionamento exclusivo de veículos utilizados no transporte de pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção;

Considerando a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que dispõe sobre normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção, que, em seu art. 7º, estabelece a obrigatoriedade de reservar 2 % (dois por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldade de locomoção;

Considerando o disposto no Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei nº 10.098/00, para, no art. 25, determinar a reserva de 2 % (dois por cento) do total de vagas regulamentadas de estacionamento para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência física ou visual, desde que devidamente identificados, resolve:

Art. 1º As vagas reservadas para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção serão sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via utilizando o sinal de regulamentação R-6b “Estacionamento regulamentado” com a informação complementar conforme Anexo I desta Resolução.

Art. 2º Para uniformizar os procedimentos de fiscalização deverá ser adotado o modelo da credencial previsto no Anexo II desta Resolução.

§ 1º A credencial confeccionada no modelo proposto por esta Resolução terá validade em todo o território nacional.

§ 2º A credencial prevista neste artigo será emitida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do município de domicílio da pessoa portadora de deficiência e/ou com dificuldade de locomoção a ser credenciada.

§ 3º A validade da credencial prevista neste artigo será definida segundo critérios definidos pelo órgão ou entidade executiva do município de domicílio da pessoa portadora de deficiência e/ou com dificuldade de locomoção a ser credenciada.

§ 4º Caso o município ainda não esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, a credencial será expedida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado.

Art. 3º Os veículos estacionados nas vagas reservadas de que trata esta Resolução deverão exibir a credencial que trata o art. 2º sobre o painel do veículo, ou em local visível para efeito de fiscalização.

Art. 4º O uso de vagas destinadas às pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção em desacordo com o disposto nesta Resolução caracteriza infração prevista no Art. 181, inciso XVII do CTB.

Art. 5º. Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução.

Art. 6º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Alfredo Peres da Silva

Presidente

Marcelo Paiva dos Santos

Ministério da Justiça

Rui César da Silveira Barbosa

Ministério da Defesa

Edson Dias Gonçalves

Ministério dos Transportes

Jose Antonio Silvério

Ministério da Ciência e Tecnologia

Carlos Alberto Ferreira dos Santos

Ministério do Meio Ambiente

Valter Chaves Costa

Ministério da Saúde

## Lei nº6.895 de 25 de maio de 1966

Estabelece cobrança de preço pelo estacionamento de veículos nos bens públicos de uso comum do povo.

Art.1º O estacionamento de veículos em locais previamente determinados, nos bens públicos de uso comum do povo, onde for permitido, ficará sujeito ao pagamento de preços a serem fixados em decreto executivo.

§ 1º Na fixação dos preços serão considerados:

- a) o tempo de duração do estacionamento;
- b) as condições do local;
- c) as características dos veículos;
- d) os preços cobrados por particulares, em locais análogos;
- e) outros fatores que devem ser levados em conta.

§ 2º A exploração dos locais destinados a estacionamento nos termos desta lei, poderá ser concedida a particulares, a título precário e mediante concorrência pública que versará sobre a retribuição mensal a ser paga pelo concessionário à Prefeitura.

## ANEXO 2

§ 3º Dos editais de concorrência pública e do consequente contrato de concessão de uso, constarão além de outras condições julgadas necessárias à salvaguarda dos interesses do Município, cláusulas estabelecendo:

- a) que a concessão é outorgada a título precário, obrigando-se o concessionário a desocupar o local dentro de prazo razoável a ser fixado pela Prefeitura, em cada caso, mediante simples aviso escrito e independentemente de qualquer formalidade judicial;
- b) que os preços a serem cobrados serão fixados pela Prefeitura em consonância com o disposto no parágrafo 1º do artigo 1º desta lei;
- c) que a majoração desses preços em qualquer circunstância ou ocasião dependerá de prévia autorização, por escrito, da Prefeitura;
- d) que as mensalidades devidas à Prefeitura ficarão automaticamente majoradas, e na mesma base percentual, sempre que for autorizado e efetivado o aumento dos preços de estacionamento.

Art.2º As arrecadações efetuadas em virtude do disposto nesta lei serão recolhidas aos cofres da Prefeitura como receita do Município.

Art.3º Em qualquer caso, independência do pagamento do preço estabelecido por esta lei, o estacionamento:

- a) dos carros oficiais, da União, dos Estados e dos Municípios, bem como de suas autarquias;
- b) os veículos de transportes de passageiros (táxis), de carga, quando estacionados em seus respectivos "pontos", nos termos da Lei nº 6.135(\*), de 30 de dezembro de 1962;
- c) os veículos de transporte coletivo (ônibus, trólebus e similares), quando estacionados em seus pontos de parada.

Art.4º O prefeito expedirá em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

---

### Decreto nº 11.661 de 30 de dezembro de 1974

Dispõe sobre permissão de exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos do Município, e dá outras providências

Miguel Colasuonno, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art.1º Fica permitida à Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, a exploração direta ou indireta, a

título precário e gratuito, do estacionamento de veículos nas vias e logradouros públicos do Município.

Art.2º Serão objeto da presente permissão as áreas que forem estabelecidas através de sinalização regulamentadora pelo Departamento de Operações do Sistema Viário – DSV, da Secretaria Municipal de Transportes.

Art.3º Nas áreas delimitadas em conformidade com o artigo anterior, o estacionamento remunerado de veículos se fará nos dias e horários especificados nas respectivas placas de sinalização.

Art.4º Nas vias e logradouros públicos em que houver fixação de horário para carga e descarga, a exploração de estacionamento só será permitida fora do período determinado para aquela finalidade.

Art.5º O período máximo de estacionamento contínuo será de 2 (duas) horas, vedada a sua prorrogação.

Parágrafo único. Será considerado como estacionamento em desacordo com a regulamentação, sujeitando-se o usuário às penalidades previstas na legislação de trânsito em vigor, o veículo que exceder o período máximo de estacionamento contínuo estabelecido neste artigo.

Art.6º Ao DSV, através do Comando de Policiamento de Trânsito, caberá fornecer os elementos de fiscalização necessários ao cumprimento do disposto no parágrafo único do artigo anterior.

Art.7º Fica estabelecido na base de Cr\$ 2,00 (dois cruzeiros) o preço correspondente a um período único de 2 (duas) horas de estacionamento contínuo.

Parágrafo único. Os eventuais reajustes do preço ora estipulado serão processados, a pedido da permissionária, ouvidos os órgãos competentes.

Art.9º A Prefeitura do Município de São Paulo nenhuma responsabilidade caberá, por acidentes, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos ou seus usuários venham a sofrer nos locais permitidos.

Art.10º Este Decreto entrará em vigor no dia 6 de janeiro de 1975, revogadas as disposições em contrário.

Miguel Colasuonno – Prefeito do Município

**Decreto nº 17.115 de 05 de janeiro de 1981**

Dispõe sobre a transferência, para a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, da permissão para exploração de estacionamento – em vias e logradouros públicos do Município, e dá outras providências.

REYNALDO EMYGIDIO DE BARROS, Prefeito do Município de São Paulo, usando as atribuições que lhe são conferidas por lei, DECRETA:

Art.1º Fica transferida, da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB para a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, a permissão, a título precário e gratuito, para a exploração direta ou indireta, do estacionamento de veículos nas vias e logradouros públicos do Município.

Art.2º São mantidas as demais disposições do Decreto nº 11.661, de 30 de dezembro de 1.974.

Art.3º Os atos preparatórios e os entendimentos entre as entidades referidas no artigo 1º e o Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, objetivando a transferência – da permissão, deverão ser iniciados a partir da data da publicação do presente decreto.

Art.4º Este decreto entrará em vigor dentro de 30 (trinta) dias, a contar de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de janeiro de 1.981, 427º da fundação de São Paulo.

REYNALDO EMYGIDIO DE BARROS, PREFEITO

MANOEL FIGUEIREDO FERRAZ, Secretário dos Negócios Jurídicos

PEDRO CIPOLLARI, Secretário das Finanças

LAURO RIOS RODRIGUES, Secretário Municipal de Transportes

TUPI JUBRAN, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 5 de janeiro de 1981.

ORLANDO CARNEIRO DE RIBEIRO ARNAUD, Secretário do Governo Municipal

**Decreto nº 29.908 de 15 de julho de 1991.**

Dispõe sobre a permissão de exploração de estacionamento rotativo para carga e descarga em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, e das outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, DECRETA:

Art.1º Fica permitida à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, a exploração direta ou indireta, a título precário e gratuito, do estacionamento rotativo de veículos da espécie caminhão e caminhoneta, para carga e descarga, nas vias e logradouros públicos do Município.

Art.2º Serão objeto da presente permissão as áreas que forem estabelecidas através de sinalização regulamentadora pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, da Secretaria Municipal de Transportes.

Art.3º Nas áreas delimitadas em conformidade com o artigo anterior, o estacionamento remunerado dos veículos especificados no artigo 1º, se fará nos dias e horários indicados nas respectivas placas de sinalização.

Art.4º O período de estacionamento contínuo de veículos, para carga e descarga, será fixado através de Portaria do Secretário Municipal de Transportes.

Parágrafo único – Será considerado como estacionamento em desacordo com a regulamentação, sujeitando-se o usuário as penalidades previstas na legislação de trânsito em vigor, o veículo de carga que exceder o período máximo contínuo, a ser fixado nos termos deste artigo.

Art.5º Caberá ao Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, fornecer os elementos de fiscalização necessários ao cumprimento do disposto no parágrafo único do artigo anterior.

Art.6º Fica estabelecido na base de Cr\$ 400,00 (quatrocentos cruzeiros), o preço correspondente a um período de 60 (sessenta) minutos de estacionamento contínuo para carga e descarga.

Parágrafo único – O reajuste do preço referido no “caput” deste artigo será precedido nos termos do disposto no § 1º do artigo 1º do Decreto nº 27.867, de 7 de julho de 1989, com a redação conferida pelo Decreto nº29.717, de 2 de maio de 1991.

Art.7º À Prefeitura do Município de São Paulo, nenhuma responsabilidade caberá por acidentes, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos de carga ou seus usuários venham a sofrer nos locais permitidos.

## ANEXO 2

Art.8º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário, especialmente o artigo 4º do Decreto nº11.661, de 30 de dezembro de 1974.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 15 de julho de 1991, 438º da fundação de São Paulo.

LUISA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

ALMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 15 de julho de 1991.

ALBA REGINA DO VAL, Respondendo pelo Cargo de Secretária do Governo Municipal

Parágrafo único. O atual Cartão Marrom poderá ser utilizado até o prazo de 06 (seis) meses, a contar da data de publicação desta Portaria, quando então perderá sua validade e deverá ser trocado pelo Cartão Azul de valor equivalente, nos postos indicados pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

Art.3º. A utilização da “Zona Azul Caminhão” somente será permitida para caminhões, caminhonetes e veículos mistos, ficando vedada para os demais tipos de veículos, no horário de funcionamento, previsto na placa de sinalização.

Art.4º. A sinalização existente deverá ser substituída gradativamente pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, dentro do prazo de 06 (seis) meses, para se adequar ao estabelecido nesta Portaria, a contar da data de sua publicação.

Art.5º. A presente Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

### Portaria nº 097 de 31 de julho de 2007.

FREDERICO BUSSINGER, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei e ,

CONSIDERANDO o disposto no artigo 5º, do Decreto nº 11.661, de 30 de dezembro de 1974, com nova redação dada pelo artigo 1º, do Decreto nº22.230, de 20 de maio de 1986 e o disposto no artigo 2º, do Decreto nº27.867, de 07 de julho de 1989;

CONSIDERANDO a necessidade de disciplinar o uso do estacionamento rotativo pago, na cidade de São Paulo, principalmente em locais de carga e descarga.

CONSIDERANDO estudos da Companhia de Engenharia de Tráfego c- CET, que concluíram pela viabilidade técnica da mudança dos períodos máximos de estacionamento permitidos para a operação de carga e descarga e de utilização de cartão unificado.

RESOLVE:

Art.1º. Fica estabelecido o Cartão Azul, em substituição ao Cartão Marrom para utilização do estacionamento rotativo pago para caminhões, caminhonetes e veículos mistos, denominado “Zona Azul Caminhão”, no Município de São Paulo.

Art.2º. Para utilização da “Zona Azul Caminhão”, mencionada no artigo 1º, desta Portaria, será obrigatório o uso do cartão da zona azul, da seguinte forma:

- a) 01 (um) cartão, para o período de meia hora;
- b) 02 (dois) cartões, para o período máximo de 01 (uma) hora na mesma vaga.

### Portaria nº14 de 17 de abril de 2002.

O Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, no uso de suas atribuições legais, e

Considerando que compete à autoridade de trânsito regulamentar o uso das vias e logradouros públicos sob sua circunscrição;

Considerando, ainda, que a Constituição Federal, no artigo 227, § 1º, inciso II, estabelece a criação de programas de prevenção e atendimento especializado para portadores de deficiência física e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos;

Considerando o disposto no Decreto Municipal n.º 36.073, de 9 de maio de 1996, sobre a reserva de vaga nos estacionamentos rotativos pagos, tipo Zona Azul, para veículos dirigidos ou conduzindo pessoas portadoras de deficiência ambulatoria;

Considerando o interesse em facilitar, por meio de sinalização, o acesso das pessoas portadoras de deficiência física a pólos de atração e locais onde a oferta de vagas de estacionamento é menor que a demanda existente;

Considerando a importância de garantir o bom uso das vagas destinadas aos veículos dirigidos por pessoas deficientes ou por quem as transportem, nas vias e logradouros públicos sob sua circunscrição,

RESOLVE :

Art.1º - Conceder autorização especial, por meio da emissão do Cartão DeFis-DSV, para o estacionamento de veículo utilizado por pessoas portadoras de deficiência física, nas vias e logradouros públicos, em vagas especiais devidamente sinalizadas para esse fim com o Símbolo Internacional de Acesso.

§ 1º - Entende-se como pessoa portadora de deficiência física, para fins desta portaria, aquela com deficiência ambulatoria no(s) membro(s) inferior(es) ou nos membros superiores e inferiores, que a obrigue ou não a utilizar, temporária ou permanentemente, cadeira de rodas, aparelhagem ortopédica ou prótese, ou ainda, a portadora de deficiência ambulatoria autônoma, decorrente de incapacidade mental, devidamente comprovada por Atestado Médico, conforme modelo constante do Anexo II desta portaria.

§ 2º - Incluem-se também como beneficiárias do Cartão DeFis-DSV, equiparando-as para fins desta portaria às pessoas contempladas no § 1º, aquelas que se encontrem temporariamente com mobilidade reduzida, comprovada por Atestado Médico, conforme modelo constante no Anexo II desta portaria.

§ 3º - Entende-se como pessoa com mobilidade reduzida, aquela com alto grau de comprometimento ambulatorio, que a obrigue ou não a utilizar temporariamente, cadeira de rodas, aparelhagem ortopédica ou prótese.

§ 4º - O Cartão DeFis-DSV aplica-se à utilização das vagas especiais de estacionamento veicular sinalizadas por este Departamento, para uso das pessoas portadoras de deficiência física ou com mobilidade reduzida, devendo ser obedecidas as demais sinalizações e disposições legais vigentes.

§ 5º - Nas vagas especiais, em áreas de estacionamento rotativo pago tipo Zona Azul, além do Cartão DeFis-DSV, o usuário deverá utilizar também o Cartão de Zona Azul, conforme regulamentado pela sinalização.

Art.2º - A autorização será concedida, por meio de um único Cartão DeFis-DSV em nome do próprio portador da deficiência física ou da mobilidade reduzida.

Art.3º - Para fornecimento do Cartão DeFis-DSV, o interessado deverá formalizar requerimento, conforme modelo de formulário constante no Anexo I desta portaria, acompanhado dos seguintes documentos:

I - Atestado Médico, constante do Anexo II desta portaria, comprobatório da deficiência física ou da mobilidade reduzida, emitido há no máximo três meses, no original, ou cópia autenticada, ou ainda, cópia simples (neste caso mediante a apresentação do original, para conferência), contendo:

- a) descrição da deficiência física ou da mobilidade reduzida;
- b) informação se há ou não necessidade de uso de próteses ou aparelhos ortopédicos;
- c) nome legível, CRM, assinatura do médico;
- d) nos casos de mobilidade reduzida de que trata o § 2º do art. 1º - o período previsto da necessidade da autorização, de no mínimo dois meses e de no máximo um ano;
- e) autorização expressa da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida na divulgação de seus dados médicos, para as finalidades previstas nesta portaria.

II - Cópia simples da Carteira de Identidade ou documento equivalente da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida e do seu representante, quando for o caso;

III - Cópia simples do documento comprovando que o requerente é representante da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida, quando for o caso;

§ 1º - O requerimento mencionado no caput deste artigo poderá ser redigido de forma livre pelo próprio interessado, devendo, contudo, conter todas as informações/declarações, conforme modelo constante no Anexo I desta portaria, que estará à disposição no Setor de Autorizações Especiais - DSV/AE, situado junto ao Serviço de Informação ao Município - SIM, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, a Av. das Nações Unidas, 7.123, Pinheiros, CEP 05428-000; por via INTERNET (site [www.prefeitura.sp.gov.br/smt](http://www.prefeitura.sp.gov.br/smt)), e por meio de fax.

§ 2º - O referido requerimento deverá ser protocolado na SMT/Protocolo Geral, a Av. das Nações Unidas, nº 7.123, Pinheiros, CEP 05428-000, ou enviado pelo Correio neste endereço, após estar devidamente preenchido e assinado pelo interessado ou por seu representante.

Art.4º - Entende-se por representante da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida, para fins desta portaria, os pais, tutores, curadores, e procuradores.

Art.5º - Poderá ser emitida segunda via do Cartão DeFis-DSV em caso de perda, furto, roubo ou dano, mediante requerimento fundamentado da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida ou do seu representante, quando for o caso, conforme Anexo I desta portaria, acompanhado de:

I - Cópia simples da Carteira de Identidade ou documento equivalente da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida ou de seu representante, quando for o caso,

## ANEXO 2

II - Cópia simples do documento comprovando que o requerente é representante da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida, quando for o caso;

III - Boletim de Ocorrência, quando for o caso.

Art.6º - Em caso de renovação do Cartão DeFis-DSV deverá ser apresentado novo requerimento, conforme Anexo I desta portaria, acompanhado dos documentos relacionados no artigo 3º.

§1º - A entrega do novo Cartão DeFis-DSV será efetivada mediante devolução do cartão DeFis-DSV anteriormente fornecido, sempre que possível.

Art.7º - As autorizações terão os seguintes prazos de validade: para as pessoas portadoras de deficiência física: cinco anos; para as pessoas com mobilidade reduzida: de acordo com a necessidade, comprovada por Atestado Médico, podendo ter validade mínima de dois meses e máxima de um ano.

Art.8º - Somente tem validade o original do Cartão DeFis-DSV, que deverá ser:

I - Colocado sobre o painel do veículo, com a frente voltada para cima;

II - Apresentado à autoridade de trânsito ou aos seus agentes, sempre que solicitado, acompanhado de documento de identidade do portador do Cartão DeFis-DSV.

Art.9º - O Cartão DeFis-DSV poderá ser recolhido pelo agente de trânsito, e o ato de autorização suspenso ou cassado, a critério do Diretor do DSV, se verificada irregularidade em sua utilização, considerando-se como tal, dentre outros:

- I - O empréstimo do cartão a terceiros;
- II - O uso de cópia do cartão, efetuada por qualquer processo;
- III - O porte do cartão com rasuras ou falsificado;
- IV - O uso do cartão em desacordo com as disposições nele contidas ou na legislação pertinente, especialmente se constatado pelo agente de trânsito que o veículo, por ocasião da utilização da vaga especial sinalizada por este Departamento, não serviu para o transporte da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida.

Art.10 - A autorização fica sem valor no caso de não permanecerem as condições que propiciaram sua concessão, fato que deverá ser comunicado pelo próprio beneficiário do Cartão DeFis-DSV ou, dependendo do caso, por seu representante, ao órgão concedente, e que ensejará a devolução do cartão emitido, sempre que possível, através do requerimento, conforme Formulário constante no Anexo I desta portaria, acompanhado de:

I - Cópia simples da Carteira de Identidade ou documento equivalente da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida ou de seu representante, quando for o caso,

II - Cópia simples do documento comprovando que o requerente é representante da pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida, quando for o caso;

Art.11 - O Diretor do DSV poderá cancelar ou alterar, a qualquer tempo, as autorizações especiais emitidas, por motivo tecnicamente justificado.

Art.12 - As autorizações expedidas conforme Portaria n.º DSV.G - 013/85 poderão ser utilizadas, até 31/10/2002, desde que em validade, nas vagas sinalizadas com as placas de regulamentação das vagas especiais de que trata o artigo 1º desta portaria ou ainda, nas vagas já existentes destinadas para estacionamento de veículos utilizados por pessoas deficientes.

Parágrafo único - O DSV providenciará a remessa das instruções bem como dos formulários de Requerimento e de Atestado Médico, nos termos do artigo 3º desta portaria, às pessoas cujas autorizações se enquadrem no caput deste artigo.

Art.13 - As vagas já existentes destinadas a estacionamento de veículos utilizados por pessoas portadoras de deficiência física deverão ser regulamentadas como vagas especiais de que trata o artigo 1º desta portaria, obedecendo os critérios de sinalização do DSV.

Parágrafo Único - Fica autorizado o estacionamento de veículos identificados com Cartão DeFis-DSV nas vagas com sinalização ainda não substituída.

Art.14 - O Cartão DeFis-DSV instituído através desta portaria, poderá servir de referência para fins de utilização em estabelecimentos particulares que reservem vagas específicas de estacionamento para veículos utilizados por pessoas portadoras de deficiência física ou com mobilidade reduzida.

Art.15 - Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria n.º DSV.G-013/85.

## Portaria nº17/10 – SMT

ALEXANDRE DE MORAES, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que o art. 41 da Lei Federal 10.741, de 1º de outubro de 2003, (“Estatuto do Idoso”) estabelece a obrigatoriedade da destinação de 5% (cinco por cento) das vagas de estacionamento regulamentado exclusivamente para a utilização por idosos;

CONSIDERANDO que a Lei Municipal n.º 14.481, de 12 de julho de 2007, assegura a reserva de 5% (cinco por cento) das vagas existentes nos estacionamentos públicos e privados do Município de São Paulo aos veículos dirigidos ou conduzindo idosos; e

CONSIDERANDO as disposições da Resolução nº 303, de 18 de dezembro de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que uniformiza, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso das vagas regulamentadas para estacionamento exclusivo de veículos utilizados por idosos;

RESOLVE:

Art. 1º. A utilização das vagas especiais de estacionamento nas vias e logradouros públicos destinadas a veículos conduzidos ou que transportem idosos será realizada em conformidade com a presente Portaria.

Parágrafo Único. As vagas especiais mencionadas no “caput” deverão ser identificadas com o sinal de regulamentação R-6b “Estacionamento regulamentado”, com informação complementar e a legenda “IDOSO”, nos termos da Resolução nº 303, de 18 de dezembro de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Art. 2º. A utilização das vagas especiais de estacionamento nas vias e logradouros públicos destinadas a veículos conduzidos ou que transportem idosos será realizada mediante a apresentação do “Cartão do Idoso”, emitido pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, consoante modelo anexo à presente Portaria (ANEXO I).

Art. 3º. Poderão obter o “Cartão do Idoso” as pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, condutoras ou passageiras de veículos automotores, domiciliadas no Município de São Paulo.

Art. 4º. As pessoas interessadas na obtenção do “Cartão do Idoso” poderão realizar o cadastramento pela “internet” ou diretamente na sede do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV.

Art. 5º. Os interessados em realizar o cadastramento pela “internet” deverão preencher o formulário informatizado disponibilizado no endereço eletrônico <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/>

e enviar os documentos abaixo relacionados, pelo correio, ao Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV (Rua Sumidouro, 740 – Pinheiros – CEP 05428-010):

- I. Protocolo do formulário informatizado, fornecido no ato da realização do cadastramento;
- II. Cópia simples da Carteira de Identidade ou documento equivalente, comprobatório da idade mínima de 60 (sessenta) anos;
- III. Cópia simples do Cadastro de Pessoas Físicas – CPF; e
- IV. Cópia simples de comprovante de residência do requerente no Município de São Paulo, referente ao último mês anterior ao pedido;

Parágrafo Único. As pessoas que realizarem o cadastramento pela “internet” poderão retirar o “Cartão do Idoso” na sede do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV (Rua Sumidouro, 740 – Pinheiros) em 10 (dez) dias contados da data de envio da documentação.

Art. 6º. Os interessados em realizar o cadastramento pessoalmente deverão comparecer à sede do Departamento de Operação do Sistema Viário (Rua Sumidouro, 740 – Pinheiros), das 8h00 as 17h00 de 2ª a 6ª feira, acompanhadas dos seguintes documentos:

- I. Formulário-padrão, disponibilizado no ANEXO II da presente Portaria, devidamente preenchido;
- II. Cópia simples da Carteira de Identidade ou documento equivalente, comprobatório da idade mínima de 60 (sessenta) anos;
- III. Cópia simples do Cadastro de Pessoas Físicas – CPF; e
- IV. Cópia simples de comprovante de residência do requerente no Município de São Paulo, referente ao último mês anterior ao pedido;

§ 1º. O atendimento às pessoas interessadas em realizar o cadastramento pessoalmente será realizado de acordo com o seguinte cronograma:

### **ANO DE NASCIMENTO PERÍODO DE ATENDIMENTO**

**Pessoas nascidas até 1940 18/03/10 a 18/04/10**

**Pessoas nascidas após 1940 19/04/10 a 18/05/10**

§ 2º. O Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV poderá expedir orientações complementares acerca do escalonamento no atendimento das pessoas das faixas etárias acima bem como acerca da forma de atendimento aos interessados no período posterior a 18/5/10.

## ANEXO 2

Art. 7º. O “Cartão do Idoso” terá validade de 05 (cinco) anos, podendo ser renovado mediante a apresentação da documentação prevista na presente Portaria.

Art. 8º. Os veículos estacionados nas vagas reservadas de que trata esta Portaria deverão exibir o “Cartão do Idoso” sobre o painel do veículo, no formato original, com a frente voltada para cima.

Parágrafo Único. Os agentes de fiscalização poderão, a qualquer tempo, solicitar aos ocupantes das vagas reservadas a apresentação do “Cartão do Idoso” e do documento de identidade do beneficiário, de modo verificar o atendimento das condições previstas na legislação vigente.

Art. 9º. O “Cartão do Idoso” poderá ser suspenso ou cassado, a critério do Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV e sem prejuízo das demais sanções legais, quando verificadas as seguintes irregularidades:

- I. Empréstimo do cartão a terceiros;
- II. Uso de cópia do cartão, efetuada por qualquer processo;
- III. Porte do cartão com rasuras ou falsificado;
- IV. Uso do cartão em desacordo com as disposições nele contidas ou na legislação pertinente, especialmente quando constatado pelo agente de fiscalização que o veículo não serviu para o transporte do idoso por ocasião da utilização da vaga especial;
- V. Uso do cartão com a validade vencida.

§ 1.º Os agentes de trânsito ficam autorizados a promover o recolhimento provisório do “Cartão do Idoso” utilizado de forma irregular, sendo que a devolução do mesmo somente ocorrerá a pedido do interessado e por decisão fundamentada do Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV.

§ 2.º O uso de vagas destinadas às pessoas idosas em desacordo com o disposto na legislação vigente caracteriza infração prevista no art. 181, inciso XVII do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 10. Nas vagas especiais localizadas nas áreas de estacionamento rotativo regulamentado pago tipo Zona Azul, além do “Cartão do Idoso”, o usuário deverá utilizar o “Cartão de Zona Azul”, conforme regulamentado pela sinalização.

Art. 11. Provisoriamente, até a data máxima para a expedição do Cartão do Idoso nos termos do cronograma fixado no art. 6, § 1º, da presente Portaria, será admitida a utilização das vagas especiais de estacionamento pelas pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos mediante a apresentação da Carteira de Identidade ou de outro documento oficial, com foto.

Parágrafo Único. Os interessados em utilizar as vagas

especiais na hipótese prevista no “caput” deverão afixar o documento junto ao vidro dianteiro do veículo, em local visível, durante o período de permanência na vaga de estacionamento.

Art. 12. A presente Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

### Portaria nº174 de 05 de setembro de 1992.

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso de suas atribuições legais e CONSIDERANDO o disposto no art. 5º do Dec. 11.661/74, com a redação que lhe foi dada pelo art.1º do Dec. 22.230/86; CONSIDERANDO o disposto no art. 2º do Dec. 27.867/89; CONSIDERANDO, ainda, a necessidade de regulamentação específica para o estacionamento de veículos de moradores em áreas do tipo “Zona Azul”, RESOLVE:

I – Fica criado “Cartão de Estacionamento de Morador”, com validade de 6 meses, mediante o pagamento mensal de 0,81 UFM’s, através de cobrança bancária.

II – O cartão de “Estacionamento de Morador” autoriza o estacionamento contínuo nas Áreas de Zona Azul, de segunda a sexta-feira, no período das 17:00 às 10:00 do dia seguinte.

III – Aos sábados a autorização é válida durante todo o dia.

IV – Para obtenção do cartão referido no inc. I, o interessado deverá:

- a) apresentar, devidamente preenchido, o requerimento de “Cartão de Estacionamento de Morador”;
- b) cópia xerográfica do Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos;
- c) original ou cópia xerográfica de conta de luz, gás, telefone, água e esgoto ou outro documento hábil para comprovação de residência.

V – A autorização será cassada a qualquer momento, em caso de abuso ou a critério do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV.

VI – Esta Portaria entrará em vigor em 8 de setembro de 1992, revogadas as disposições em contrário.

REPUBLICADO POR TER SAÍDO COM INCORREÇÃO NO DOM de 04.9.92.

DESPACHO:

Proc.28-002.271-92+17 – DTP – Tomada de Preços 37/92 SMT-CPL – Execução de serviços e obras de ampliação do Terminal de Ônibus Vila Nova Cachoeirinha. I – Em

face dos elementos de convicção trazidos ao presente processo, especialmente a manifestação da Comissão Permanente de Licitação deste Gabinete, que acolho, CONHEÇO, por tempestivo, o recurso apresentado pela empresa LOPES MOÇO CONSTRUTORA E COMÉRCIO LTDA, contra a decisão daquela Comissão que a inabilitou na Tomada de Preços 37/92–SMT-CPL e, no mérito, negou-lhe, provimento, mantendo a r.decisão recorrida, por seus próprios fundamentos.

## Portaria nº 82 de 25 de abril de 2006

Dispõe sobre a criação, em caráter experimental, do “Cartão Estudante”, na Zona Azul Especial situada na Praça Charles Miller, estabelece normas à sua implantação, e dá outras providências.

EDUARDO WAGNER DE SOUSA, respondendo pelo cargo de Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe foram outorgadas por lei,

CONSIDERANDO a necessidade de disciplinar o uso dos estacionamentos rotativos da Cidade de São Paulo, principalmente em locais de grande concentração de usuários;

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação específica em razão da grande concentração de veículos de alunos de instituições de ensino nas áreas de Zona Azul Especial no logradouro Praça Charles Miller;

CONSIDERANDO o disposto no art. 5º, do Decreto nº 11.661, de 30 de dezembro de 1974, com a nova redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Decreto nº. 22.230, de 20 de maio de 1986 e o disposto no art. 2º do Decreto nº 27.867, de 7 de julho de 1989;

CONSIDERANDO que a referida praça possui características específicas quanto à sua utilização, possibilitando a ordenação de uso por meio do estacionamento rotativo diferenciado;

CONSIDERANDO, principalmente, estudos efetivados pela COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET, que concluíram pela viabilidade técnica e econômica de criação do “Cartão Estudante”, na Zona Azul Especial, situada na Praça Charles Miller,

RESOLVE:

Art. 1º - Fica criado o “Cartão Estudante”, conforme anexo, em caráter experimental, a ser utilizado para estacionamento na Zona Azul Especial, situada na Praça Charles Miller, CADLOG 04867-4, conforme sinalização de regulamentação existente no local.

§ 1º - O preço do cartão mencionado no “caput” deste artigo será de R\$ 40,00 (quarenta reais) mensais, reajustado anualmente com base no IPC-FIPE ou outro

índice que venha a substituí-lo.

§ 2º - Caberá à Gerência de Estacionamento da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET estabelecer de forma complementar as rotinas objetivando regulamentar e operacionalizar a divulgação, a confecção, a logística de distribuição e a comercialização do Cartão aos interessados.

Art. 2º - O “Cartão Estudante” autoriza o estacionamento contínuo na Zona Azul Especial situada na Praça Charles Miller, desde que haja vagas disponíveis, com a seguinte abrangência:

§ 1º. De segunda à sexta feira, em três períodos:

- I - Cartão Estudante - Manhã - das 07:00h às 13:00h;
- II - Cartão Estudante - Tarde - das 12:30h às 18:30h
- III - Cartão Estudante - Noite - das 18:00h às 24:00h.

§ 2º. Aos sábados - das 7:00h às 14:00h.

§ 3º. O disposto neste artigo não se aplicará quando houver eventos, nos termos definidos pela Lei nº 14.072, de 18 de outubro de 2005, regulamentada pelo Decreto nº 46.942, de 30 de janeiro de 2006, no Estádio Paulo Machado de Carvalho e na Praça Charles Miller,

Art. 3º - Para obtenção do “Cartão Estudante”, os interessados deverão apresentar os seguintes documentos:

- I - requerimento de solicitação do “Cartão Estudante”, devidamente preenchido pelo interessado;
- II - cópia xerográfica do “Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo”; e
- III - certificado de matrícula em instituição de ensino, nas imediações da Praça Charles Miller;

Art. 4º - A utilização do Cartão de forma inadequada, implicará na aplicação nas penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 5º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

## ANEXO 2

### Portaria nº 51/09 – SMT

Dispõe sobre a criação, em caráter experimental, do “Cartão Pacaembu”, na Zona Azul Especial situada na Praça Charles Miller, estabelece normas à sua implantação.

MÁGINO ALVES BARBOSA FILHO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES - SUBSTITUTO, no uso das atribuições que lhe foram outorgadas por lei,

CONSIDERANDO a necessidade de disciplinar o uso dos estacionamentos rotativos pagos da Cidade de São Paulo, principalmente em locais de grande concentração de usuários;

CONSIDERANDO que a Praça Charles Miller possui características específicas quanto à sua utilização pela proximidade de instituições de ensino e da implantação do Museu do Futebol;

CONSIDERANDO, principalmente, estudos efetivados pela COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO – CET, que concluíram pela viabilidade técnica e econômica de criação do “Cartão Pacaembu”, na Zona Azul Especial, situada na Praça Charles Miller;

CONSIDERANDO o disposto no art. 5º, do Decreto nº 11.661, de 30 de dezembro de 1974, com a nova redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Decreto nº. 22.230, de 20 de maio de 1986 e o disposto no art. 2º do Decreto nº 27.867, de 7 de julho de 1989;

#### RESOLVE:

Art. 1º - Criar o “Cartão Pacaembu”, em caráter experimental, a ser utilizado para estacionamento na Zona Azul Especial, situada na Praça Charles Miller, conforme sinalização de regulamentação existente.

Parágrafo único - Caberá à Gerência de Estacionamento da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET operacionalizar a confecção e cobrança, bem como disponibilizar o Cartão Pacaembu aos interessados.

Art. 2º - O “Cartão Pacaembu” deverá ser utilizado, desde que haja vagas disponíveis, de segunda à sexta feira e terá os seguintes preços:

- I – Período máximo de 08 (oito) horas: R\$ 61,00 (sessenta e um reais);
- II – Período máximo de 10 (dez) horas: R\$ 76,00 (setenta e seis reais);
- III - Período máximo de 12 (doze) horas: R\$ 91,00 (noventa e um reais).

§ 1º - Os preços do cartão mencionado no “caput” deste artigo serão reajustados anualmente com base no IPC-FIPE ou outro índice que venha a substituí-lo.

§ 2º - Aos sábados, os cartões de que trata esta portaria somente poderão ser utilizados das 9:00h às

18:00h, horário do funcionamento da Zona Azul Especial, inclusive aqueles com períodos de 10 (dez) ou 12 (doze) horas.

§ 3º - O disposto neste artigo não se aplicará quando houver eventos, nos termos definidos pela Lei nº 14.072, de 18 de outubro de 2005, regulamentado pelo Decreto nº 46.942, de 30 de janeiro de 2006, no Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho - Estádio do Pacaembu e na Praça Charles Miller.

Art. 3º - Para obtenção do “Cartão Pacaembu”, os interessados deverão apresentar os seguintes documentos:

- I - requerimento devidamente preenchido pelo interessado;
- II - cópia reprográfica do “Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo”, em validade.

Art. 4º - A utilização do Cartão de forma indevida ou incorreta, bem como o descumprimento da regulamentação existente no local, implicará a aplicação das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art. 5º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação

### Portaria nº 135/11 – SMT

Estabelece normas complementares para implantação de pontos de estacionamentos exclusivos de transporte remunerado de pequenas cargas por meio de motocicletas, denominado motofrete.

MARCELO CARDINALE BRANCO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei e,

CONSIDERANDO a necessidade de criar pontos de estacionamento exclusivos para motofrete, em via pública, em cumprimento ao determinado no Decreto n. 48.919, de 10 novembro de 2007;

CONSIDERANDO, ainda, as disposições contidas na Resolução n. 302, de 18 de fevereiro de 2008 do CONTRAN;

#### RESOLVE:

Art. 1º - Estabelecer regras, procedimentos e condições gerais para criação, transferência, remanejamento, alteração e exclusão de pontos de estacionamento de motofrete.

Parágrafo único. Os pontos definidos nesta Portaria serão exclusivos para estacionamento de qualquer motofretista que possuir licença da motocicleta e do CONDUMOTO em validade junto à Prefeitura de São Paulo.

Art. 2º - Para os efeitos desta Portaria, denomina-se:

- I – Ponto de Estacionamento de Motofrete: local na via pública, devidamente sinalizado, destinado ao estacionamento exclusivo de motocicleta cadastrada na PREFEITURA, na modalidade de transporte remunerado de pequenas cargas, denominado motofrete;
- II - Remanejar ou remanejamento: mudanças na composição do ponto de estacionamento ou da demanda de condutores que estacionam no ponto, que implique em sua modificação física, como por exemplo, ampliação ou redução do tamanho ou, ainda, seu seccionamento em função de novas interferências urbanas;
- III - Transferir ou transferência: mudança do ponto de estacionamento de uma via pública para outra ou para local diverso na mesma via, como por exemplo, mudança do lado par para o lado ímpar da mesma rua;
- IV - Alterar ou alteração: mudanças na composição do ponto de estacionamento sem que ocorra qualquer modificação em sua disposição física;
- V – Grupo de condutores: condutores cadastrados na PREFEITURA que possuem CONDUMOTO e licença de operação da motocicleta;
- VI – Licença: é o ato administrativo vinculado e definitivo pelo qual o órgão público, verificando que o interessado atendeu a todas as exigências legais, confere ao particular o exercício de uma atividade.

Art. 3º - O ponto de estacionamento de motofrete será fixado em local determinado pela Prefeitura e destinar-se-á, exclusivamente, às motocicletas cadastradas junto ao Departamento de Transportes Públicos - DTP, na modalidade motofrete.

§ 1º - Na eventualidade de não haver espaço disponível para o estacionamento de motocicletas cadastradas junto ao DTP, essas deverão estacionar em local que não transgridam a regulamentação de trânsito.

§ 2º - O funcionamento do ponto de estacionamento exclusivo de motofrete estará restrito aos horários e condições definidos pela sinalização.

Art. 4º - Todo pedido de criação, remanejamento ou transferência de ponto de estacionamento de motofrete, feito por Pessoa Física ou Pessoa Jurídica, deverá ser requerido junto ao DTP por meio de autuação em processo administrativo, devendo atender às seguintes exigências:

I – Em relação à Pessoa física:

a) apresentar relação de condutores de motofrete interessados, contendo no mínimo, 10 (dez) subscritores, acompanhada de cópia simples dos respectivos CONDUMOTO, do CRLV do veículo e da CNH de cada motofretista interessado;

II – Em relação à Pessoa Jurídica:

a) cópia autenticada do contrato social ou ato constitutivo, devidamente registrado, bem como de suas alterações;

b) comprovante de inscrição de CNPJ, em validade;

c) comprovante de inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários no Município de São Paulo – CCM;

d) certidão de regularidade com as Fazendas Federal, Estadual e Municipal de São Paulo;

e) possuir, no mínimo, três veículos em sua frota devidamente cadastrados junto ao DTP na modalidade motofrete;

f) cópia simples da documentação dos representantes legais da sociedade empresária, associação ou cooperativa ou procuração pública, expedida há menos de 6 (seis) meses da solicitação, com poderes para que efetue o registro junto ao Departamento de Transportes Públicos.

III – Em relação ao local pretendido:

a) carta de anuência dos proprietários dos imóveis lindeiros;

b) carta de anuência da Associação dos Moradores e Amigos de Bairro ou da Subprefeitura ou CONSEG local;

c) croquis, sem escala, indicando o sítio pretendido e os imóveis que confrontam com os respectivos números do logradouro do local pretendido; e

d) pelo menos, duas fotos do local, sendo uma tomada geral do sítio e outra da lateral do ponto, mostrando os imóveis lindeiros.

Parágrafo único. Ainda que satisfeitas as condições previstas nesta Portaria para o fim desejado em relação ao ponto de estacionamento exclusivo de motofrete, o deferimento do pedido sempre dependerá da avaliação do DTP em conjunto com o DSV/CET sobre a conveniência e oportunidade, compatibilidade e condições viárias do local pretendido.

Art. 5º - O local pretendido para a instalação de ponto de estacionamento exclusivo de motofrete, em razão de criação, transferência ou remanejamento, deverá atender as seguintes condições:

I – Estar situado, preferencialmente, em vias de uso predominantemente comercial;

## ANEXO 2

II – Ter a extensão de, no mínimo, 10 metros e, no máximo:

a) 30 metros em face de quadra onde exista sinalização de estacionamento rotativo regulamentado pago; e

b) 100 metros nos demais locais.

III – Distar, no mínimo, 500 (quinhentos) metros de outro ponto de estacionamento exclusivo de motofrete.

§ 1º - É vedada a construção de abrigos ou instalação de telefone fixo nas calçadas destinadas ao ponto de estacionamento exclusivo de motofrete.

§ 2º - O Departamento de Transportes Públicos poderá, excepcionalmente, em razão de interesse público, visando atender à demanda de estacionamento de uma determinada área, comprovado pelo Órgão de Trânsito Municipal, e mediante a apresentação de carta de solicitação assinada pelo representante legal do empreendimento, autorizar a instalação de ponto de estacionamento exclusivo de motofrete à distância inferior a 500 (quinhentos) metros, bem como extensão superiores às determinadas no inciso II.

Art. 6º - Compete ao DTP:

I – Identificar os pólos que demandem a criação de pontos de estacionamento exclusivo de motofrete e propor ao DSV/CET sua instalação, bem como alteração, remanejamento, transferência ou extinção, quando necessário;

II – Fixar, por Portaria, o ponto de estacionamento exclusivo de motofrete no local acordado com o DSV/CET;

III – Manter em cadastro próprio a localização, número de ordem do ponto, bem como a quantidade máxima de motocicletas que possam estacionar no ponto de estacionamento.

Art. 7º - Compete ao DSV/CET:

I – Analisar o local e a extensão do ponto de estacionamento exclusivo de motofrete proposto pelo DTP sob os aspectos da ordenação e segurança do trânsito, avaliando sua viabilidade;

II – Elaborar os projetos dos pontos, implantar e manter sua sinalização após a definição do local acordado com o DTP;

III – Propor ao DTP a criação, redução, ampliação, remanejamento, transferência ou extinção dos pontos de estacionamento exclusivos de motofrete quando identificar a necessidade de ordenação e segurança do trânsito.

Art. 8º - A criação, redução, ampliação, remanejamento, transferência ou extinção dos pontos de estacionamento exclusivos de motofrete deverá ocorrer a qualquer tempo, segundo critérios de conveniência e oportunidade da PREFEITURA.

Art. 9º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, quando ficarem revogadas as disposições em contrário.

### Portaria 21/02 – DSV/SMT

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO - DSV, no uso das atribuições que lhes são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO que compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos conforme dispõe o artigo 24, inciso II da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

CONSIDERANDO que, nos termos do Decreto Municipal n.º 37.293, de 27 de janeiro de 1998, cabe ao Diretor do DSV exercer as competências, prerrogativas e encargos de autoridade executiva municipal de trânsito;

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer procedimentos e normas de padronização de critérios técnicos, objetivando proporcionar condições de segurança no trânsito, em consonância com o disposto nos artigos 5º e 6º do CTB;

CONSIDERANDO a necessidade de adequação da regulamentação da classificação viária ao disposto no CTB e às condições atuais de mobilidade urbana;

CONSIDERANDO que a fiscalização de velocidade nas vias e logradouros públicos, quando realizada mediante a utilização de instrumento ou equipamento hábil, depende de sinalização vertical, estabelecendo a velocidade máxima permitida, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito;

CONSIDERANDO, finalmente, que onde não existir sinalização de regulamentação, a velocidade

máxima permitida deverá respeitar as condições baseadas na classificação viária, observando-se o disposto nos artigos 60 e 61 do CTB,

RESOLVE:

Art. 1º - Estabelecer critérios para a classificação das vias públicas, de acordo com o disposto no art. 60 do CTB, conforme Anexo I a esta Portaria.

Art. 2º - Classificar as vias do Município de São Paulo:

- I - Em Vias de Trânsito Rápido - VTR, Arteriais I, II e III, e Coletoras I e II, todas aquelas constantes no Anexo II a esta Portaria;
- II - As vias e logradouros não especificados no Anexo II a esta Portaria recebem a classificação de Via Local.
- III - As Obras de Arte Especiais - túneis, pontes e viadutos - não especificadas no Anexo II a esta Portaria, recebem a mesma classificação da via ou logradouro onde se inserem ou a que dão continuidade, considerada sempre a classificação da via com hierarquia superior, se existirem trechos de classes diferentes, contíguos à obra de arte especial.

Parágrafo único - Para os efeitos deste artigo, fica estabelecida a seqüência: Vias de Trânsito Rápido - VTR, Arteriais I, II e III, Coletoras I e II, e Vias Locais, como a hierarquia viária decrescente.

Art. 3o - As vias abertas ao trânsito a partir de novembro de 2001 e que não constem do Anexo II, deverão ser classificadas de acordo com os critérios estabelecidos no Anexo I a esta Portaria.

Art. 4o - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a portaria DSV.G nº13/98.

OBS.: QUADRO ANEXO, VIDE DOM 21/05/2002 - PÁGINAS 21 A 36.



# Boletins Técnicos CET

## TÍTULOS PUBLICADOS

Disponíveis em [cetsp.com.br](http://cetsp.com.br)

1. Redução do Consumo de Combustível: Ações na circulação e no transporte (1977)
2. Redução dos Acidentes de Tráfego: Proposta de medidas para um Plano de Ação (1977)
3. São Paulo e a Racionalização do uso de Combustível (1977)
4. Pesquisa Aerofotográfica da Circulação Urbana: Análise de um Projeto Piloto (1977)
5. Noções Básicas de Engenharia de Tráfego (1977)
6. Engenharia de Campo (1977)
7. Projeto SEMCO: Sistema de Controle de Tráfego em Áreas de São Paulo (1977)
8. Ação Centro (1978)
9. COMONOR: Comboio de Ônibus Ordenados (1978)
10. Sistema de Controle de Tráfego – Aplicação de Programa Transyt (1978)
11. POT – Programa de Orientação de Tráfego (1978)
12. Controlador Atuado (1978)
13. Sinalização Vertical: Montagem e Implantação (1978)
14. Fiscalização da Sinalização Horizontal (1978)
15. Projeto de Intersecções em Nível – Canalização (1978)
16. Métodos para Cálculos da Capacidade de Intersecções Semaforizadas (1978)
17. Áreas de Pedestres (1978)
18. Transportes por Ônibus Contratado (1978)
19. Áreas de Pedestres: Técnicas e Aplicações (1978)
20. Impacto de Investimento do Sistema Viário (1979)
21. Um Estudo sobre os Problemas de Estacionamento de Veículos (1979)
22. COMONOR II: Comboio de Ônibus Ordenados nas avs. Rangel Pestana e Celso Garcia
23. Educação de Trânsito via Comunicação Social (1979)
24. Projeto Piloto: Deficientes Físicos e Visuais (1980)
25. Projeto Brigadeiro – Faixa Exclusiva de Ônibus no Contra-fluxo (1980)
26. Operação Especial – Visita do Papa João Paulo II (1981)
27. Iluminação e Visibilidade (1982)
28. Sistema de Administração de Multas – DSV (1982)
29. Atividades Básicas da Operação de Trânsito (1982)
30. Impacto de Obras na Via Pública (1982)
31. Pesquisa e Levantamento de Tráfego (1982)
32. Pólos Geradores de Tráfego (1983)
33. Áreas de Estacionamento e Gabaritos de Curvas Horizontais (1984)
34. Tarifa de Ônibus Urbano (1985)
35. Análise e Dimensionamento da oferta de Transportes por ônibus – Metodologia (1985)
36. Pólos Geradores de Tráfego II (2000)
37. Operação Horário de Pico (2005)
38. O Controle de Semáforos em Tempo Real (2005)
39. Serviço de Valet - Regulamentação de estacionamento e parada (2006)
40. Mobilidade Urbana Sustentável - Fator de inclusão da pessoa com deficiência (2006)
41. Manutenção - sistema integrado de gerenciamento (2006)
42. Investigação de Acidentes de Trânsito Fatais (2008)
43. Cobrança de eventos - Legislação, Razões e Critérios (2008)
44. Operação de Trânsito - Um Desafio Permanente (2008)
45. Fazendo Escola - Capacitação de Professores (2009)
46. Modelo de Atração de Automóveis por Shopping Center (2011)
47. Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC - Restrição ao Trânsito de Caminhões (2011)
48. Nova Paulista - Uma Quebra de Paradigmas (2011)
49. Educação a distância (2011)
50. História dos estudos de bicicleta na CET (2012)
51. Estudo de viabilidade de Zona Azul (2012)
52. Visita Técnica a Nova Iorque para analisar a prioridade ao pedestre (2012)